

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1938

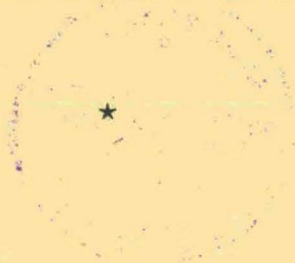


HELSINKI 1939



RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1938



HELSINKI 1939

Rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1938.

I. Yleinen hallinto.

Hallinnollinen jako. Kertomusvuoden kuluessa valmistuivat ja avattiin yleiselle liikenteelle Toijalan—Valkeakosken rata ja Porin—Haapamäen radan Virtain—Haapamäen välinen osa. Ensiksi mainittu rata on hallinnollisessa suhteessa määrätty kuulumaan ensimmäiseen talousjaksoon, neljänteen liikennejaksoon, neljänteen ratajaksoon, ensimmäiseen varikkojaksoon, kolmanteen varastojaksoon ja neljänteen lennätinteknikkopiiriin sekä tilastollisessa suhteessa Tampereen—Hämeenlinnan rataan. Virtain—Haapamäen rataosan valmistuttua on Porin—Haapamäen rata siten kokonaisuudessaan valmistunut ja on se, lukuunottamatta Porin ja Haapamäen asemia, jotka jäävät entisiin jaksoihinsa, edellämainitussa suhteessa liitetty neljänteen talousjaksoon, yhdeksänteen liikennejaksoon, neljänteen ratajaksoon, ensimmäiseen varikkojaksoon, kolmanteen varastojaksoon ja seitsemänteen lennätinteknikkopiiriin sekä tilastollisessa suhteessa Haapamäen—Elisenvaaran rataan.

*Yleinen
hallinto.*

Neljänнен varikkojakson toimiston siirto. Huhtikuun 28 päivänä rautatiehallitus määräsi neljännen varikkojakson toimiston seuraavan kesäkuun alusta lukien siirrettäväksi Mikkelistä Pieksämäelle.

Kassa- ja tililaitos. Sittenkuin valtiovarainministeriö oli lokakuun 14 päivänä 1938 vahvistanut sen korkeimman kassamäärän, joka saadaan pitää Suolahden—Haapajärven rautatierakennusta varten, 830,000 markaksi, rautatiehallitus on, nojautuen 29 päivänä tammikuuta 1932 annetun tilisäännön 11 §:n säännöksiin, lokakuun 21 päivänä 1938 vahvistanut sen määrän, joka saadaan pitää Suolahden—Haapajärven rautatierakennuksen käsikassassa, enintään 30,000 markaksi ja määrännyt, että rautatierakennuksen varojen muu osa on pidettävä tilillä Kansallis-Osake-Pankin Suolahden konttorissa, sekä samalla oikeuttanut sanotun rautatierakennuksen kassanhoitajan tarpeen vaatiessa säilyttämään rautatierakennuksen pääkonttorin kassakaapissa yli yön seuraavana päivänä alkavaa tilinmaksua varten sekä tilinmaksumatkoillaan enintään 800,000 markkaa ehdolla, että kassan vartioimiseen konttorissa ja tilinmaksumatkoilla käytetään riittävää poliisivartiointia.

Hälytys. Lokakuun 28 päivänä antamallaan kiertokirjeellä rautatiehallitus kehoitti kaikkia viran- ja toimenhaltijoita ottamaan selvälle, miten paikalliset palokunnat ja ensiapuasemat ovat tarvittaessa nopeimmin hälytettävissä, jotta he heti tulipalon tai muun vakavan onnettomuuden sattuessa voisivat tehdä hälytyksen ja pyytää tarpeellista apua.

*Yleinen
hallinto.*

Kielitaito. Joulukuun 16 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus toimitti alaisilleen virkamiehille tiedoksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön saman joulukuun 9 päivänä antaman päätöksen, joka koskee eräiltä yksikielisillä virka-alueilla toimivilta viran- ja toimenhaltijoilta vaadittavaa maan toisen kielen taitoa.

Neuvottelukunta. Koska toimikauden aikana ei ilmaantunut sellaisia kysymyksiä, jotka olisivat vaatineet neuvottelukunnan koolle kutsumista, ei neuvottelukunta sanottuna aikana kokoontunut.

Komiteat. Vuonna 1938 ei rautatiehallituksessa asetettu yhtään uutta komiteaa.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulukosta, johon vertailun vuoksi on otettu myöskin vastaavat vuoden 1937 luvut:

Osasto, josta asia on esitelty	Asiat, jotka on ratkaissut:								Yhteensä asioita	
	Rautatiehallituksen yleisistunto		Rautatiehallituksen osastoistunto		Pääjohtaja (tai ylijohdaja)		Johtaja			
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Hallinto-osasto	1	4	346	368	130	135	1 675	1 176	2 152	1 683
Talousoosasto	5	3	72	90	746	724	3 546	3 706	4 369	4 523
Rataosasto	4	10	480	535	86	155	1 366	1 523	1 936	2 223
Koneosasto	9	9	100	122	263	384	4 326	4 151	4 698	4 666
Varasto-osasto	2	—	154	164	391	839	1 902	2 209	2 449	3 212
Liikenneosasto	4	7	188	157	1 134	1 192	5 929	5 844	7 255	7 200
Tariffiosasto	3	3	237	159	106	121	4 531	3 701	4 877	3 984
Rautatierakennusosasto .	2	2	18	27	169	177	767	728	956	934
Yhteensä	30	38	1 595	1 622	3 025	3 727	24 042	23 038	28 692	28 425

II. Rata, rakennukset ja laitteet.

Rataosasto.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Uusia asuinrakennuksia ulkokuoneineen rakennettiin Espoon, Härmän, Haapamäen, Riihimäen ja Matkaselän asemille sekä Voikan laiturivaihteelle. Jauholahden satamaan Iisvedellä rakennettiin asuntotalo tarpeellisine ulkokuoneineen Kaipiaisten vanhasta kansakoulurakennuksesta saatuja tarveaineita käyttäen. Uusia tavarasuojia rakennettiin Turun, Oulun, Riihimäen, Joensuun, Järvenpään ja Rajamäen asemille sekä laituritaloja Röntämäen laiturille, Loukolammen laiturivaihteelle ja Massilänmäen seisakkeelle. Veturitaloja rakennettiin Kirkkonummen ja Kouvolaan asemille sekä autotaloja Helsingin ja Kaulirannan asemille. Uusia vaunuvaakoja hankittiin Oulun, Humppilan ja Rajajoen asemille ja Sysmäjärven vaunuvaaka siirrettiin Elisenvaaran asemalle. Ylivieskan, Toijalan ja Tainionkosken asemille rakennettiin uudet vesiviskurit. Mainittakoon vielä Suoniemen ja Kiviojan laiturivaihteiden muodostaminen pysäkeiksi, ruokailu- ja pesuhuoneen rakentaminen Maaskolaan, Naantalissa asematalon siirtäminen Matkaselän asemalle ja sen muodostaminen ravintolataloksi, uuden veturin kääntölavan rakentaminen Kouvolaan sekä yhden kaivinkoneen ja kolmen lumiauran hankinnat.

Liikenteen johtamiseksi raiteiden yli rakennettiin Männistön kaupungin-osaan Kuopiossa 11.4 m jänteinen rautabetonikantinen levysilta, Kuopion—Varkauden välisen maantien ja Saastamoisen faneritehtaan raiteen risteyskohtaan 11.5 m jänteinen alikulkusilta sekä Ähtävänjoen yli 32.66 m jänteinen ristikkosilta.

Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Asematalojen laajennuksia suoritettiin seuraavilla asemilla: Outokumpu, Elisenvaara, Sortavala, Hiitola, Tainionkoski, Koljola ja Varkaus. Haapamäen veturitallia laajennettiin rakentamalla 4 veturisijaa.

Huomattavimpia raidelaajennuksia suoritettiin seuraavilla liikennepaikoilla: Riihimäki, Toijala, Kouvola, Mäntyluoto, Vaskiluoto, Seinäjoki, Lapua, Pännäinen, Outokumpu, Jääski, Käkisalmi, Tainionkoski, Rytty, Punkasalmi, Vaajakoski, Kymi, Uro, Loimaa sekä Kirkniemen satamassa.

Porin radalla uusittiin 7 kpl levysiltoja ja Vaasan radalla n. k. Silakka-luoman 9 m levysilta perustuksineen. Mainittakoon vielä Viipurin—Rajajoen rataosalla km 338 olevan Perojoen levysillan perustuksen uusiminen. Possenkadun ylikulkusilta Savonlinnassa levitettiin ja Ounaskosken rautatiesilta varustettiin jalkakäytävällä. Avonaisia rumpuja uusittiin ja osaksi katettiin rataosilla Ylivieska—Oulu ja Kouvola—Viipuri.

Kuten aikaisempinakin vuosina, on nytkin liikenneturvallisuuden kannalta ollut pakko vaihtaa erinäisillä rataosilla keveät kiskot raskaampiin. Niinpä suoritettiin seuraavat kiskonvaihdot: kuluneet 30 kg/m kiskot vaihdettiin uusiin 43.567 kg/m kiskoihin Karjaan—Turun rataosalla kahdessa eri kohdassa yhteensä noin 7.2 km matkalla, Turku—Itäisen ja Littoisen asemien ensimmäisessä sivuraiteessa eli yhteensä noin 1.6 km sekä Viipurin—Antrean rataosalla kolmessa eri kohdassa yhteensä noin 19.4 km, joten Viipurin asemalla olevan Karjalan radan erkanemisvaihteen ja Antrean aseman eteläpään tulovaihteen välinen rataosa eli 38.97 km on nyt kiskotettu näillä raskailla kiskoilla. 25 kg/m kiskot vaihdettiin uusiin 16 m pituisiin 30 kg/m kiskoihin Savonlinnan ja Silvolan välillä noin 2.9 km matkalla sekä Tuiran—Tornion rataosalla eri kohdissa yhteensä noin 13.9 km. Ylivieskan—Iisalmen rataosalla vaihdettiin 22.343 kg/m kiskot uusiin 16 m pituisiin 30 kg/m kiskoihin yhteensä 18.0 km matkalla eli km:lle 668 Haapaperän ja Karvoskylän laiturivaihteiden välille Ylivieskasta lukien. Samoin vaihdettiin Savonradalla 22.343 kg/m kiskot uusiin 30 kg/m kiskoihin noin 2.1 km matkalla eli km:lle 520 + 635 m noin 1.5 km Alapitkän aseman pohjoispuolelle.

Paitsi keveiden kiskojen vaihtamista raskaimpiin, vaihdettiin myöskin pahoin kuluneet 30 kg/m kiskot uusiin samanpainoiisiin seuraavilla rataosilla: Rajamäki—Röykkä ja Selki—Otalampi yhteensä noin 5.2 km, Toijala—Turku noin 9.5 km, Vaasan radalla eri kohdissa yhteensä noin 22.0 km sekä Matkaselän aseman eteläpuolella noin 1.0 km. Espoon—Kaukalahden välillä vaihdettiin kuluneet 12 m pituiset 43.567 kg/m kiskot uutettuihin 22 m pituisiin samanpainoiisiin kiskoihin noin 1.3 km matkalla.

Mainittakoon vielä Papulanlahden täyttämistyöt Viipurissa, useilla paikoilla suoritettut varasto- ja kuormausalueiden tasoitukset, kallionlouhinnat sekä erinäisten katuosien kiveämiset Helsingissä ja Turussa.

Rataosasto.

Turvallisuuslaitteet. Mainittavia turvalaitosten täydennyksiä ja uudistuksia suoritettiin 19 liikennepaikalla, m. m. Elisenvaarassa, Tainionkoskella (asetinlaite I), Viipurissa (asetinlaite II), Seinäjoella, Ylivieskassa, Toijalassa, Kouvolassa ja Riihimäellä, missä toiminimeltä Vereinigte Eisenbahn Signalwerke tilatun uusmallisen nelirivisen sähköasetinlaitteen II asennustyöt saatiin lopputarkastusta lukuunottamatta loppuunsuoritetuiksi.

Uudet opastinturvallisuuslaitteet rakennettiin Hyvinkään pohjoispäähän, Korkeakosken eteläpäähän, Tuiran pohjoispäähän, Jääskén eteläpäähän, Tainionkoskelle (asetinlaitteet II ja III) ja Kouvolan uuden tavararataapihan itäpäähän, missä ensimmäinen Saksasta (V. E. S:ltä) tilattu sähköasetinlaite asemasuojastuksineen otettiin käyttöön 22/11—38.

Varmistussukkulukituslaitteita rakennettiin 30 liikennepaikalle.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin tiepuomilaite Herttoniemen radalla sijaitsevalle ylikäytävälle, Riihimäen lähellä olevalle Kasarmin ylikäytävälle ja Hämeenlinnan lähellä olevalle Kirstulan ylikäytävälle sekä uusittiin Säiniön tiepuomilaite. Vapaata näköalaa rajoittaneita luonnonesteitä poistettiin 139 ylikäytävältä ja pystytettiin noin 1 000 uuden junaturvallisuuksäännön määräysten mukaista viheltämismerkkiä.

Uuden junaturvallisuuksäännön kiinteisiin opastimiin aiheuttama oleellisin muutos kohdistui esiopastimiin, joissa maalausmuutosten lisäksi opastevalot (väritön ja vihreä) oli muutettava päinvastaisiksi. Uudet värinvaihtolaitteet asennettiin 127 levyesiopastimeen ja 110 valoesiopastimessa toimitettiin värilasien vaihtaminen. Kaikkien siipiopastimien takavalot saatettiin myös ennen 15/9 uuden junaturvallisuuksäännön mukaisiksi, samoin kuin uudet siirrettävät varovaisuuslevytkin ratajaksonpäälliköiden toimesta valmistettiin mainittuun päivään mennessä.

Puutarhat ja istutukset. Valtionrautateiden puutarhoja ja istutuksia on kertomusvuoden aikana hoitanut yksi ylipuutarhuri, kolme puutarhuria, kukin piirissään, sekä yksi ylimääräinen puutarhuri keskustaimistossa Hyvinkäällä.

Ylipuutarhurin tehtäviin on kuulunut puutarhojen suunnittelutyö ja uusien puistojen perustamistöiden ylin valvonta sekä entisten istutusten hoito puutarhureiden avustuksella. Niinikään töiden valvonta keskustaimistossa on kuulunut hänen tehtäviinsä ylimääräisen puutarhurin avustuksella, kun taas kaikki konttorityöt ylipuutarhuri on suorittanut itse.

Valtionrautatiet oli jaettu kolmeen puutarhuripiiriin: eteläiseen, läntiseen ja itäiseen. Ensinmainittuun piiriin kuului 111 liikennepaikkaa ja työskenteli siinä 22 ammattityömiestä, läntiseen piiriin 142 liikennepaikkaa ja 17 ammattityömiestä sekä itäiseen piiriin 159 liikennepaikkaa ja 31 ammattityömiestä. Näiden ammattitaitoisten työmiesten lisäksi on uusien puistojen teossa ollut apuna ratamestareiden työmiehiä ja ajomiehiä. Siivoustöissä on käytetty etupäässä naisia.

Kaikilla 412 liikennepaikalla suorittivat puutarhurit ammattitaitoisen työväen avulla kaikki tärkeimmät tehtävät, kuten puiden, pensaiden ja kukkakasvien istutuksen, niiden leikkauksen ja muun hoidon. Edelleen nurmikoiden ja käytävien varsinainen kunnossapito on suoritettu ammattiväen avulla. Talven aikana on eräissä ratajaksoissa leikattu kuusialtoja ratojen varsilla sekä suoritettu perkaustöitä valtionrautateiden metsissä.

Puutarhojen lisäksi suoritettiin vanhojen puistojen korjauksia ja uudistuksia liikenteen, rakennus- ja raidetöiden vaatimalla tavalla. Sikäli kuin varoja riitti, kunnostettiin vanhoja nurmikoita ja nuorennettiin kasviaineistoa.

Uusia puistoja on rakennettu sitä mukaa kuin liikenteen kasvu, käytettävissä olevat varat sekä mullan ja saven saantimahdollisuudet ovat sallineet. Erikoista huomiota on kiinnitetty tärkeimpien matkailureittien ja pysähdyspaikkojen puistorakennuksiin. Uusimmilla rataosilla on kuitenkin vielä paljon liikennepaikkoja, joilla ei ole lainkaan istutuksia tai on niillä vain keskeneräisiä puistoja.

Uusia puistoja entisten lisäksi tehtiin 33 liikennepaikalla sekä lisäksi seuraavilla liikennepaikoilla, joilla niitä ennen ei ollut, nim.: Tuomarila, Vierumäki, Röntämäki, Eskola, Kauliranta, Jaalanka, Porokylä, Kaalamo ja Outokumpu.

Liikennepaikoilla suoritettiin tutkimuksia, jotta saataisiin selville, paljonko niillä oli istutettuina viljaruostetta levittäviä *Berberis vulgaris*-koristepensaita. Tuloksena oli 15 646 kpl ja nousevat kustannukset niiden korvaamisesta muilla pensailla tehdyn laskelman mukaan 164 395 markkaan. Siuntion asemalla hävitettiin noin 150 m pitkä *Berberis*-aita aiheuttaen 1 500 markan kustannuksen.

Kertomusvuoden aikana valmistettiin uusia nurmikoita ja istutuksia yhteensä 50 670 m², käytäviä ja hiekotettua alaa 8 178 m² sekä pensasaitoja 2 792 jm. Heinänsiemenien kulutus oli 1 529 kg. Multaa, savea ja soraa käytettiin kaikkiaan 24 105 m³.

Valtionrautateiden keskustaimistossa Hyvinkäällä on pääasiallisesti kasvatettu kaikki istutuksiin tarvittavat puiden, pensaiden ja kukkakasvien taimet. Kouvolassa on ollut noin 1/2 ha suuruinen varataimisto, jossa enimmäkseen on kasvatettu keskustaimistosta lähetettyjä pikkutaimia. Keskustaimistoon vaihdettiin eri taimistoista havupuun taimia 6 000 kpl, 2 908 kpl lehtipuiden ja pensaiden taimia sekä pienempi määrä perennakasvien taimia. Vastikkeeksi luovutettiin aita pensaita. Taimistossa työskenteli läpi vuoden ylimääräinen puutarhuri, hevosmies, lämmittäjä ja apumies. Työvoimaa käytettiin 25 874 työtuntia, vastaten 3 450 työpäivää.

Puistojen ja istutusten hoitoon sekä uudistustöihin käytettiin kaikkiaan 746 121: 30 markkaa.

Konstruktiiiset työt: Rautatiehallituksen sillanrakennusjaostossa on laadittu suunnitelmat ja piirustukset moniin sekä uusien että vanhojen ratojen uusiin ja uudistettaviin rautatie- ja maantiesiltoihin. Huone- y. m. rakennuksiin, missä lujuuslaskelmat tai muut rakenteelliset seikat ovat sitä vaatineet, on tehty piirustukset ja suunnitelmat. Jaoston tehtävänä on myös ollut huolehtia työn valvonnasta sellaisissa tapauksissa, joissa erikoislaatuiset rakenteet ovat sitä vaatineet, kuten siltaosien valmistus konepajoissa ja niiden kokonainen rakennuspaikalla, erinäisten rautabetonitöiden suoritus y. m. Jaostolle on antanut runsaasti työtä tie- ja vesirakennushallituksen aloitteesta tehty maantie- ja rautatieristeilyt, joihin on tehty joko alustavat tai lopulliset suunnitelmat ja piirustukset sekä kustannusarviot. Myöskin varatyöohjelmia varten on laadittu työsuunnitelmia ja kustannusarvioita. Sillanrakennusjaoston insinöörit ovat myös toimittaneet ratakiskojen vastaanottokokeet ja tarkastukset. Jaoston suorittamista töistä mainittakoon seuraavat:

Rataosasto.

Suunnittelut ja piirustukset. Terässiltoja: Normaalin 60.0 m ja erikoisrakenteinen 65.4 m jänteinen ristikkosilta, ajotie yläpaarten tasossa, 2 kpl 32.73 m jänteistä erikoisrakenteista ristikkosiltaa, ajotie alapaarten tasossa, 22.0 m jänteinen hitsattu suoran radan levysilta, ajotie yläpaarten tasossa, sekä 21.0 ja 17.0 m jänteiset hitsatut levysillat, ajotie alapaarten tasossa. Lisäksi on tehty erikoiset 14.85 m ja 9.0 m niitatut levysillat, ajotie yläpaarten tasossa. Sitäpaitsi on tehty piirustukset radasta poistettujen 23.75 m jänteisten ristikkosiltojen levittämiseksi ja maantiesiltoina käytettäväksi.

Rautabetonisiltoja: Alustava ehdotus Äänekosken 187.25 m pitkää rautatiesiltaa varten sekä siihen kuuluvien 35.40 m rautabetonikaarien erikoispiirustukset, 10.40 + 10.40 m:n jänteinen alikulkusilta Lielahden asema-alueelle, Lapuan alikulkusillan täydennyspiirustukset ja Haapamäen ylikulkusillan piirustukset, Vuohenojan 9.0 + 12.0 + 9.0 m jänteinen ylikulkusilta ja alikulkusilta Hangon asemalle. Alustavat suunnitelmat ja kustannusarviot Lohjan ja Koskenkorvan alikulkusiltoihin, samoin Kemin, Toppilan, Myllymäen, Närpiön, Pännäisten, Urjalan, Antrean satamaraiteen, Hämeenlinnan, Yliskylän, Riihimäen Istuinkiven, Pappilan risteuksen Iisalmella ja Ohenmäen ylikulkusiltoihin sekä Oulunkylän henkilötunneliin. Lisäksi on suunniteltu erilaisia rakenteita, kuten 90.0 m jänteinen riippusilta Haapamäen ratapihan yli jalankulkijoita varten, jalkasilta Kajaanin ratapihan yli vanhoista Tampereen n. s. Tammelan katusillan raudoista, ylikulkusilta Metsolahden—Lievestuoreen liikennepaikkojen välille entisestä Siuron ratasillasta, Riihimäen—Toijalan rataosalle tilattujen uusien 8.0 ja 11.0 m levysiltojen sovitus maatukien varaan. Ähtävänjoen sillan telinepiirustukset. Junaliikenteen järjestely Peronjoen sillan perustuksia uusittaessa. Vasangan tunnelin vahvistus kivilohkareiden irtaantumisen estämiseksi. Elisenvaaran 40.0 tonnin vaunuvaa'an perustukset. Porin pumppulaitoksen vedenotto-kanava, uittopuomien kiinnitys Vikajoen siltamuureihin, Vaasan halon- ja hiilenantolavat, Salaojaputken vienti radan alitse Ihalemman seisakkeen luona y. m.

Huonerakennuksien rautabetoni- y. m. rakenteita: Riihimäen ja Kouvolan asetinlaiterakennuksien palkistot, Haapamäen veturitallin lisärakennuksen kattokannattajat, Oulun pikatavaramakasiinin kantavat rakenteet, Pasilan ruiskumaalaamon katon vahvistus, Koivun aseman vesitornin korotus, Viipurin konepajan kattilapajan ranapalkin vahvistus, Sortavalan autotallin ja Matkaselän ravintolarakennuksen rakennepiirustukset. Täydennyksiä rautatiehallituksen lämpökeskukseen ja autotalliin, Porin aseman käymälä, Pasilan uuden varistorakennuksen suojakaiteet j. n. e.

Konepajoissa on valvottu Voikan 63.0 + 70.0 + 63.0 m jänteisen jatkuvan ristikkosillan, Ähtävänjoen 32.72 m ristikkosillan ja kaikkiaan 9 levysillan sekä yhden 20.0 m veturinkäntölavan valmistusta.

Rakennuspaikalla on valvottu Ähtävänjoen sillan asennusta, Lestijoen ja Temmesjoen siltojen vahvistusta, jalkakäytäväulokkeiden asennusta Ounaskosken siltoihin ja Kouvolan käntölavan asennusta. Edelleen on valvottu Vuohenojan ja Lielahden siltojen sekä Sortavalan autotallin betonoimistyötä.

Sillanrakennusjaosto on lisäksi tarkastanut monia rakennusosastolla laadittujen siltojen maatukien y. m. piirustuksia sekä antanut lausuntonsa ja selostuk-

set piirustuksineen moniin muilta osastoilta ja ulkopuolisilta virastoilta saapuneisiin rakenteita koskeviin asioihin, kuten lukuisiin sähköjohtoristeilyihin, yksityisraiteiden varrella oleviin laitteisiin, viemäriin y. m.

Rataosasto.

Rautatiehallituksen ratapihajaostossa on käsitelty kaikki ratapihojen laajentamista ja parantamista koskevat kysymykset sekä laadittu niitä varten tarpeelliset piirustukset ja kustannusarviot. Huomattavimmista ratapihojen laajennusehdotuksista mainittakoon: Viipurin henkilöaseman, missä nykyiset matkustajalaiturit ovat henkilöjunien lukumäärän lisääntymisen johdosta käyneet riittämättömiksi, mistä syystä oli pakko ryhtyä uusien laiturien suunnitteluun. Jotta saataisiin selville, miten henkilöratapihaa olisi asteittain kehitettävä, on laadittu suurehko laajennussuunnitelma. Ehdotus töiden ensimmäiseksi rakennusvaiheeksi valmistui kertomusvuoden aikana. Tampereen tavara- ja järjestelyratapihan laajennukset: Uuden henkilöratapihan rakentaminen supisti jonkin verran tavararatapihan käyttömahdollisuuksia, mistä aiheutuen tavaraliikenteen hoito vaikeutui. Jotta nämä puutteellisuudet voitaisiin vähitellen poistaa, ryhdyttiin selvittämään kysymystä, missä järjestyksessä laajennukset olisi suoritettava ja laadittiin tarpeelliset rakennusvaihe-ehdotukset.

Yksityisten raiderakennustoiminta on edelleenkin ollut melko vilkasta ja 51 tällaista kysymystä oli kertomusvuoden aikana jaoston käsiteltävänä.

Edelleen on annettu lausuntoja piirustuksineen 37 tiekysymyksestä, joista 11 koski myöskin siltoja, 50 rakennuskysymyksestä, 41 aluekysymyksestä ja 12 vesi-, viemäri- y. m. johtoja koskevasta kysymyksestä. Näistä mainittakoon erikoisesti ehdotukset Tampereen ja Lahden varikkojen vedenhankinnan järjestämiseksi. Käsiteltävinä olleiden asemakaavakysymysten lukumäärä oli 15.

Vielä on jaostossa laskettu kulkuajat uusia junia varten, laadittu vaihteita y. m. päällysrakennetta koskevia piirustuksia, karttoja, kaaviollisia taulukkoja j. n. e.

Rautatiehallituksen huonerakennusjaostossa on kertomusvuoden aikana laadittu piirustukset kaikkiaan 91 erilaista uutisrakennusta varten, joista huomattavimmat olivat Haapamäen ravintolarakennuksen piirustukset ja Sortavalan asemataloa varten laadittu toinen ehdotus. Sitäpaitsi on laadittu lisärakennus- ja muutospiirustuksia 45 vanhaa rakennusta varten. Näistä mainittakoon Turun asematalon lisärakennus sekä asuntotalojen, konepajojen ja veturitallien lisärakennukset, kuten pesuhuoneet, autovajat, 3 veturitalliin suunnitellut uudet veturisiijat j. n. e. Kertomusvuoden kuluessa valmistettujen täydellisten piirustusten lukumäärä oli 167. Noin kolmannes laadituista suunnitelmista koski vanhojen, liikenteelle avattujen ratojen huonerakennuksia. Rakenteilla olevien ratojen huonerakennuksia varten on enimmäkseen käytetty valmiita n. s. standardipiirustuksia. Tällaisten piirustusten mukaan suunniteltujen rakennusten lukumäärä oli 50. Sitäpaitsi on huonerakennusjaosto laatinut luonnospiirustuksia useita huonerakennuksia varten, valmistanut malleja suunnittelunalaisista rakennuksista y. m. s.

Turvalaitajaostossa on laadittu uudistus- ja täydennyssuunnitelmat 28 liikennepaikan vaihde- ja opastinturvalaitokselle, 9 tienristeyksen turvalaitokselle ja käsitelty 27 muuta opasteteknillistä asiaa. Erityisesti mainittakoon Kouvolan uuden sähköasetinlaitteen V suunnitelmat, joiden perusteella rautatiehallitus

Rataosasto. 10/6 1938 teki hankintasopimuksen toiminimi Sähkö O/Y Siemens'in kanssa 40-paikkaisen 1-rivisen, asemasuojastuksella varustetun sähköasetinlaitteen rakentamisesta. Tärkeiden ratapihalaajennustöiden takia oli asetinlaite saatava ennen talven tuloa käytäntöön, jossa onnistuttiinkin. Rakennettaviksi määräytyistä suunnitelmista mainittakoon vielä Tampereen länsipään asetinlaitteen ja Toijalan ratapihalaajennusten aiheuttamat, asetinlaitteita I ja II koskevat suunnitelmat. Turvalaitosten käytäntöönottamista varten on laadittu 34 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 11 varmistuslukkolukituslaitoksia varten.

Kertomusvuoden aikana on valmistunut 38 rakennepiirustusta, joista mainittakoon, paitsi junaturvallisuussäännön mukaisia uusien merkkien ja opastelevyjen piirustuksia, levyesiopastimien värvinvaihtolaitteiden piirustukset.

Jaosto on myöskin valvonut teknillistä puolta turvalaitoksia rakennettaessa ja laatinut niitä varten 57 erikoispiirustusta ja tarpeellisia asetinlaitetilpiirustuksia 283 sekä huolehtinut tarvittavien erikoistarveaineiden tarkastuksesta ja vastaanotosta sekä niiden tilaamisesta turvalaitevarastoon ja työpaikoille.

Uuden junaturvallisuussäännön voimaantuminen 15/9-38 edellytti erinäisiä käytännöllisiä toimenpiteitä, joista on määrätty rautatiehallituksen kierto-kirjeessä N:o 3/451, 10/2-38, ja joista turvalaitejaoston tuli huolehtia. Nämä toimenpiteet koskivat pääasiassa levyesiopastimien värvinvaihtolaitteiden uusimista, valoesiopastimien värvilasien vaihtoa, siipiopastimien takavalojen muuttamista, opastimien maalaamista. Sitäpaitsi oli liikennepaikoille hankittava n. s. junanlähetyksilevyt ja huolehdittava, että ratajaksoihin valmistettiin tarpeellinen määrä uusia siirrettäviä varovaisuuslevyjä lyhtyineen.

Geoteknilliset työt ja toimenpiteet. Rautatiehallituksen geoteknillisen jaoston työt ovat jatkuneet, kuten edellisinäkin vuosina, ja käsittäneet sekä pohjatutkimuksia että ehdotusten laadintaa erilaatuiset perustussuhteet huomioonottaen.

Järjestelmällisiä tutkimuksia rataverkoston mahdollisten heikkojen kohtien selville saamiseksi jatkettiin ja lopullisesti tutkituiksi saatiin kertomusvuoden aikana rataosuudet Taavetti—Tani ja Liimatta—Perkjärvi.

Suunniteltua Helsingin—Kouvolaan rataa varten tutkittiin Sipoonjoen ja Porvoonjoen siltapaikat ja niinkään suunniteltua Riihimäen—Turun rataa varten selvitettiin perustussuhteet Paimionjoen ja Aurajoen siltapaikoilla sekä kahdella niiden läheisyyteen suunnitellulla maantiekäytäväpaikalla. Rakenteella olevalla Kontiomäen—Taivalkosken radalla tutkittiin Lietejoen siltapaikka ja Suolahden—Haapajärven rautatierakennuksella Paatelanlahden ylimenopaikka. Viimeksi mainitun ratarakennuksen suunnittelun yhteydessä toimitettiin Haapajärven kaakkoispuolella olevien sora- ja hiekkälöytöpaikkojen silmämääräinen tarkastelu.

Raiteiston parantamista ja kehittämistä varten avoimella radalla toimitettiin erinäisiä selvittelyjä. Kaksoisraiteen rakentamista varten Toijalan ja Sääksjärven välille tehtiin lisätutkimuksia. Radanoikaisu-suunnitelmat Kosken aseman molemmilla puolilla aiheuttivat tutkimuksia. Lopullisesti toteutettavaksi päätetty radan oikaisu-ehdotus Salon ja Tottolan välillä tutkittiin tarkemmin ja valmistettiin tarpeellisia varmentamistoimenpiteitä silmälläpitäen. Suunnittelun kak-

soisraiteen rakentamista ja radan muuttamista varten Viipurin länsipuolella tutkittiin Kirkkosaaren salmi sekä samassa tarkoituksessa Vuoksen ylimenopaikka Antreassa.

Rataosasto.

Kuten edellisenäkin vuonna, on suuri osa tehtävistä koskenut perustustutkimuksia sellaisilla paikoilla, missä joko rautatien tahi sivullisten alotteesta maantie- ja katuristeilysiltoja oli suunnitteilla. Seuraavilla paikoilla suoritettiin tällaisia selvittelyjä: Hämeenlinnassa (2 ehdotusta), Tampereella Nekalan tehdasalueelle suunnitellun raiteen kohdalla, Lielahden tehdasradan kohdalla, km:llä 226—227 rataosuudella Siitama—Orivesi, Kauhavan ratapihan eteläpäässä, Vaajakosken ratapihan länsipäässä, km:llä 398—399 rataosuudella Metsolahti—Lievesvuore, Suonenjoen ratapihan pohjoispäässä, Ohenmäellä, km:llä 553—554 rataosuudella Iisalmi—Ylemmäinen, Lappilan aseman kohdalla, Korian aseman kohdalla, Vuoksen satamaradan varrella Antreassa sekä lopuksi Tainionkosken ratapihan eteläpäässä.

Ratapihojen laajentamista varten toimitettiin tutkimuksia Seinäjoella ja Toivalassa. Liikennepaikoille ehdotetuista eri laitteista, joita varten tehtiin perustustutkimuksia, ovat seuraavat mainittavat: Turun asemarakennuksen lisärakennus, Oulunkylän henkilötunneli, asetinlaitetorni Riihimäelle, Lappilan asemarakennus ja tavaramakasiini, hiilennostolaite Pieksämäellä sekä autotalli Sortavalassa.

Kahden viljelysmaiden kuivatushankkeen yhteydessä uusittavan rummun paikat tutkittiin rataosuuksilla Hyvinkää—Monni, km:llä 63 + 191 m, ja Myllykoski—Inkeroinen, km:llä 207 + 743 m.

Eri laitteiden laskeutumista ja maalajien lujuutta koskevat tieteelliset järjestelmälliset tutkimukset ovat myöskin jatkuneet.

III. Rautatierakennukset.

Vuonna 1938 rakennettiin rautatierakennusosaston toimesta Porin—Haapamäen, Varkauden—Viinijärven, Lappeenrannan—Elisenvaaran, Kontiomäen—Taivalkosken ja Toijalan—Valkeakosken rautateitä, Haminan satamarataa ja Haukiputaan—Martinniemen tehdasrataa. Vuoden lopulla aloitettiin Suolahden—Haapajärven ja Oriveden—Jämsän rautateiden sekä Viipurin—Tienhaaran radanmuutoksen rakennustyöt.

Rautatierakennukset.

Työttömyyden lieventämiseksi tarkoitettuja töitä suoritettiin Porin—Haapamäen, Varkauden—Viinijärven ja Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennuksilla sekä Viipurin—Tienhaaran radanmuutoksella.

Varoja on käytetty ja töitä suoritettu eri rautatierakennuksilla seuraavasti:

Porin—Haapamäen rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen on päätetty helmikuun 5 päivänä 1926 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1926—1930 ja jonka pituus Porin uudelta asemalta Haapamäen asemalle on 194.7 km, aloitettiin rakennustyöt vuoden 1929 alussa. Rata on luovutettu liikenteelle seuraavasti: Pori—Niinisalo 16/12 1933, Niinisalo—Parkano 1/1 1935, Parkano—Virrat 1/11 1937 ja viimeinen rataosa, Virrat—Haapamäki, 15/11 1938.

Rautatie-
rakennukset.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937	mk	62 592: 52
Myönnetty vuonna 1938	»	25 000 000: —
Yhteensä mk		25 062 592: 52
Käytetty vuonna 1938	»	24 632 725: 60
Siirtyy vuoteen 1939	mk	429 866: 92

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi Virtain asema-alueen tasoitustyöhön myönnetty määräraha:

Myönnetty vuonna 1938 19 Pl. V: 1	mk	256 000: —
Käytetty vuonna 1938	»	247 590: 35
Siirtyy vuoteen 1939	mk	8 409: 65

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Pengerrystyöt keskittyivät rataosalle Virrat—Haapamäki. Normaaliraiteen junilla ajettiin Puttosharjun soramäestä, jossa kuormaukseen käytettiin Orenstein & Koppelin 0.75 m³ kauhaista telaketju-kaivinkonetta ja 2 m³ kauhaista kaivinkonetta Menck & Hambrock G 20, lisämaata km:llä 162, 163 ja 166 oleviin penkereisiin ja Virtain asema-alueen tasoitteeksi sekä raidesoraa rataosalle Virrat—Piili, Niinisalon soramäestä, jossa käytettiin 2.5 m³ kauhaista amerikkalaista kaivinkonetta Bucyrus, lisämaata ja raidesoraa Porin uudelle asemalle ja Toejoen satamaradalle sekä Piilin hiekkaleikkauksesta, jota kaivettiin 1.5 m³ kauhaisella, kaivinkoneella Orenstein & Koppel, lisämaata km:llä 177, 181 ja 183 oleviin penkereisiin sekä raidesoraa rataosalle Piili—Haapamäki. Vetovoimana oli 2 kpl sarjan K3, 3 kpl sarjan K1 ja 2 kpl sarjan Gs veturia. Virtain aseman tasoitustyön suorittivat Porin kaupungin ja Virtain kunnan työttömät.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1938 sekä rautatierakennuksen alusta alkaen seuraavasti:

T y ö l a j i	v. 1938		vv. 1929—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alue	—	18 432: —	—	864 988: 72
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 201 m ³	24 676: 50	93 941 m ³	864 162: 40
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	482 »	3 664: 50	343 350 »	3 736 976: 02
Siirretty maata ojista syrjään	2 975 »	31 225: 50	92 925 »	737 810: 40
Siirretty maata leikkauksista penkereisiin	56 423 »	740 533: —	1 245 832 »	18 869 133: 56
Siirretty maata leikkauksista syrjään	3 509 »	54 319: 50	100 948.5 »	990 302: 35
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	4 109 »	78 064: —	1 079 917.2 »	14 322 882: 30
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	195 406 »	1 921 666: 60	1 231 798 »	10 962 546: 45
Louhittu kalliota ojista	26 »	5 182: —	13 634 »	991 867: 10
Louhittu kalliota leikkauksista	2 671 »	223 835: 75	310 481 »	19 151 993: 16
Sädetty isoja maakiviä	508 »	12 717: —	72 843 »	2 546 440: 41

T y ö l a j i	v. 1938		vv. 1929—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
Tehty puualustaa	—	—	11 501 m ²	17 371: —
„ tukimuuria	35 m ³	2 489: —	5 670.3 m ³	193 587: —
„ kivi päällystettyä	3 277 m ²	72 900: 75	59 121.7 m ²	1 066 128: 70
„ turve peitettyä	4 698 »	12 996: —	117 502 »	237 917: 80
„ salaojaa	1 830.5 m	46 459: 25	9 611 m	257 353: 85
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raudesoraa normaaliraiteen junilla	195 556 m ³	1 320 891: 80	906 150 m ³	6 192 564: 63

Rummut ja ratasillat. Haapamäen asemalla jatkettiin 3.0 m v. a. rauta-betonikantista siltaa. Km:llä 156 olevan 10.0 m jänteisen alikulkusillan, Kotalahden (km 162) 10.0 m jänteisen ja Korttesalmen (km 167) 14.0 m jänteisen sillan rautaosat hankittiin ja pystytettiin. Porin satamaradalle hankittiin kolmen alikulkusillan rautaosat ja osa Toejoen 24 + 10 m jänteisen sillan rauta-osista.

Päällysrakenne. Kiskoittaminen aloitettiin Kotalan pysäkin itäpäästä (km 168; pl. 3 276 + 17 m) helmikuun 24 p:nä. Maaliskuun 9 p:nä työ keskeytettiin Piilin pysäkin itäpäässä (pl. 3 623). Siitä työ jatkui toukokuun 23 p:stä alkaen eräin keskeytyksin, kunnes se kesäkuun 20 p:nä kohtasi Haapamäeltä toukokuun 30 p:nä aloitetun kiskoitustyön km:llä 182 pl. 4 042 + 9 m Piilin ja Yltiän välillä.

Pääraidetta kiskoitettiin 27.8 km ja sivuraidetta 16.9 km.

Rataosa Virrat—Haapamäki sorastettiin lopulliseen kuntoon.

Aitaukset ja tiet. Piiraitaa tehtiin Mantilon ja Yltiän liikennepaikoille yhteensä 2 866 m.

Lopulliseen kuntoon rakennettiin ja tieviranomaisille luovutettiin Mantilon ja Kotalan tulotiet sekä Kotalan kuormausalueen tie. Mantilon ja Piilin kuormausalueiden tiet rakennettiin. Haapamäellä rakennettiin ylikulkusillan penke-reet, tien siirto suoritettiin ja tavarasuojalle johtava tie tehtiin.

Tasoristeyksiä rakennettiin 18 kpl.

Rautajänteisiä ylikulkusiltaja rakennettiin km:lle 158, jänne 10 m, ja km:lle 164, jänne 11 m, sekä Haapamäen asemalle rautabetoninen 11.35 + 13.40 + 11.35 m jänteinen ylikulkusilta.

Suuria tasoitustöitä suoritettiin Porin, Haapamäen, Mantilon, Kotalan, Piilin ja Yltiän liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Eri liikennepaikoilla tehtiin seuraavat tärkeimmät huonerakennukset:

Porissa asemarakennus ja pikatavarasuojat valmiiksi, tavarasuojat vesikattoon, kattila- ja työhuoneen sekä asuinrakennuksen perustukset,

Mantilossa neljän perheen kellari piensähkölaitosrakennuksineen, vesitorni johtoineen ja vesiviskuri,

Kotalassa pysäkkirakennus ulko- ja huoneineen,

Piilissä pysäkki- ja kahden perheen asuinrakennus, 2 (h + k), ulko- ja huoneineen, 2 kellaria ja sauna,

*Rautatie-
rakennukset.*

Yltiäissä pysäkkirakennus ulkokuoneineen ja yhden perheen kellari sekä Haapamäellä tavarasuoja.

Henkilölaituria rakennettiin eri liikennepaikoille 2 249 m ja kuormauslaitureita tehtiin. Puolikestopeitteellä päällystettiin laitureita 5 731 m².

Sähkölennätin ja puhelin. Virtain ja Haapamäen väliselle 41 km matkalle vedettiin lennätin- ja kaksinkertainen puhelinjohto ja lennätinkoneet asetettiin paikoilleen.

Lopputarkastus ja liikenne. Radan lopputarkastus suoritettiin lokakuun 24 p:nä ja rakennustyön juhlalliset päättäjäiset pidettiin marraskuun 12 p:nä. Marraskuun 15 p:nä rata kokonaisuudessaan luovutettiin yleiselle liikenteelle ja liitettiin valmiisiin ratoihin.

Varkauden—Viinijärven rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen on päätetty helmikuun 6 päivänä 1932 annetulla lailla rautatierakennuksista v. 1932 ja jonka pituus on 101 km, jatkettiin lokakuussa 1932 aloitettuja töitä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937.....	mk	7 441: 45
Myönnetty vuonna 1938	»	21 300 000: —
	Yhteensä mk	21 307 441: 45
Käytetty vuonna 1938	»	20 981 455: 05
Siirtyy vuoteen 1939	mk	325 986: 40

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja:

Siirtynyt vuodelta 1937.....	mk	9 824: 50
Myönnetty vuonna 1938 19 Pl. V:1	»	156 000: —
	Yhteensä mk	165 824: 50
Käytetty vuonna 1938	»	22 446: 25
Siirtyy vuoteen 1939	mk	143 378: 25

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raitesoran kuljetus. Vuoden alussa ulotettiin työt Juojärven pysäkillä saakka eli km:lle 83 ja vuoden lopulla ryhdyttiin talvitöihin myös radan loppumatkalla, Juojärven ja Viinijärven välisellä 18 km pituisella rataosalla. Ojitustöitä tehtiin etupäässä rataosalla Vihtari—Juojärvi. Koivumäen ja Sarvikummun välillä jatkettiin maan- ja kallionleikkaustöitä, samoin Sarvikummun ja Juojärven välillä kahdessa suuremmassa leikkauksessa. Hevosien saannin vaikeuden ja pitkien kuljetusmatkojen vuoksi käytettiin runsaasti kapearaidekuljetusta vetureilla. Käytössä oli 2 höyry- ja 4 moottoriveturia. Km:llä 66 olevassa 35 000 m³ leikkauksessa käytettiin 0.75 m³ kauhaista ja km:llä 83

olevassa 50 000 m³ leikkauksessa 1.5 m³ kauhaista kaivinkonetta. Muut leikkaustyöt tehtiin miesvoimin. Km:llä 53 pl. 2 655 olevasta leikkauksesta louhittiin 3 000 m³ kalliota.

*Rautatie-
rakennukset.*

Sepänsalmen rautatie- ja maantienpenkereen täyttö valmistui niin, että maantieliikenne voitiin aloittaa sillan kannen kesällä valmistuttua. Syksyllä, Lauttasalmen sillan muurien valmistuttua, ryhdyttiin sen penkereisiin ajamaan lisätäytettä kahta moottoriveturia ja pientä 0.4 m³ kauhaista Northwest-kaivinkonetta käyttäen.

Kiskoitettavaan kuntoon valmistui rataosa km 42—53 eli lähelle Sappua.

Lisätäytemaata ja raidesoraa ajettiin normaaliraiteen junilla Kangaslammin pysäkiltä Helkynsärkän soramäestä, kunnes se kesäkuun lopussa loppui, ja siten Soidinsuon soramäestä km:llä 31 marraskuuhun saakka. Kuormauksessa käytettiin 2.2 m³ Bucyrus- ja 2 m³ Orenstein & Koppel-kaivinkoneita sekä kuljettamassa 3 kpl K₁-sarjan veturia. Rataosa Kangaslampi—Koivumäki, km 18—37, saatiin täysin ja rataosa Koivumäki—Kerma, km 37—49, liikennöitävään kuntoon soratuksi.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1938 sekä rautatierakennuksen alusta alkaen seuraavasti:

Työlaji	v. 1938		vv. 1932—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	17 550 ha	37 496: 50	318 021 ha	268 309: 55
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	8 909 m ³	98 630: 50	60 213 m ³	609 558: —
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	9 818.5 »	124 676: —	67 425 »	838 477: 85
Siirretty maata ojista syrjään	11 321 »	117 554: —	39 912 »	333 453: 15
Siirretty maata leikkauksista penkereisiin	184 478 »	3 417 225: 15	681 108.45 »	12 180 293: 40
Siirretty maata leikkauksista syrjään ..	3 884 »	49 202: 25	9 511.5 »	109 287: 50
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	51 004 »	566 559: 90	513 899.5 »	6 084 794: 05
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	196 240 »	1 590 011: 65	431 632.0 »	3 384 559: 10
Louhittu kalliota ojista	332 »	19 611: 50	2 624.9 »	154 802: 35
Louhittu kalliota leikkauksista	29 160 »	1 955 964: 55	185 446.9 »	10 107 149: 80
Säretty isoja maakiviä	5 705 »	214 388: 80	22 647.85 »	869 066: 80
Tehty puualustaa	—	—	1 890.0 m ²	589: —
„ kiviä päällystettyä	2 161 m ²	30 762: —	8 788.7 »	119 477: 60
„ turvepeitettä	1 080 »	2 093: —	48 927 »	77 054: 60
„ salaojaa	617 m	9 354: 50	947 m	29 361: 50
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	80 750 m ³	634 315: 65	186 265 m ³	1 358 032: 15

Rummut ja ratasillat. Rumpuja tehtiin välille Vihtari—Sarvikumpu 9, Sarvikumpu—Juojärvi 4 ja Juojärvi—Ristinpohja 1 eli kaikkiaan 14 kpl, joissa oli muuria yhteensä 2 036 m³.

Lauttasalmen 21.0 m jänteisen rautasillan, km 57, maatuet perustettiin ja muurattiin, Heinäjoen 14.0 m jänteisen rautasillan, km 63, maatuet muurat-

*Rautatie-
rakennukset.*

tiin ennen tehdyille perustuksille, Yläjoen, 3.0 m vapaa-aukkoisen rautabetonisen holvisillan, km 68, sekä Kytöojan, 8.0 m jänteisen rautasillan, km 80, perustukset ja muurit tehtiin. Kaikkiaan tehtiin siltamuuria kivistä 3 177 m³ ja rautabetonista 470 m³.

Koivumäen 11.0 m jänteisen alikulkusillan, km 38, rautaosat asennettiin. Vääräkosken 24.0 + 60.0 + 24.0 m jänteiseen siltaan, km 47, tehtiin päällysrakenne puusta.

Päällysrakenne. Rataa alettiin toukokuun jälkipuoliskolla kiskoittaa km:ltä 32 eteenpäin. Kahden, penkereitten vahvistamisesta Polvijärvellä, km:llä 42, ja Vääräkoskella, km:llä 47, aiheutuneen, noin kuukauden kestäneen keskeytyksen jälkeen kiskoituksessa päästiin syyskuun lopulla Kerman pysäkille km:lle 49, mihin työ keskeytettiin.

Pääraidetta kiskoitettiin 17.2 km, sivuraiteita 3.1 km, eli yhteensä 20.3 km. Vaihteita naulattiin 15.

Aitaukset ja tiet. Piiraidat tehtiin Kangaslammin ja Kuittuan pysäkeille.

Km:llä 4 olevan ylikulkusillan ja km:llä 7 olevan alikulkusillan tiensierrot sekä Könönpellon laiturivaihteen tulotiet luovutettiin liikenteelle. Rauhamäen ylikulkusillan, km 14, sekä Kuittuan pysäkin tulotiet valmistuivat luovutettaviksi.

Varkauden ja Rauhamäen välille tehtiin 14 tasoristeystä.

Huonerakennukset. Eri liikennepaikoille tehtiin seuraavat huonerakennukset:

Varkaudessa ratamestarin asunto, (3 h + k), ulkohuoneineen,
Kangaslammin pysäkin ulkohuone, kellari ja 3 perheen halkovaja,
Koivumäellä pysäkkitalo 2 huoneen ja keittiön asuntoineen ja ulkohuoneineen sekä sauna,

Heinävedellä tavarasuoja,

Sapussa 2 perheen asunto, 2 (h + k), ja sauna,

Vihtarissa 4 perheen asunto, 4 (h + k), ja sauna, sekä

Sarvikummissa 3 perheen asunto, 3 (h + k), ulkohuoneineen, kellari ja sauna.

Koivumäen ja Heinäveden liikennepaikoille tehtiin henkilö-, Rauhamäen, Kangaslammin, Kuittuan ja Heinäveden liikennepaikoille kuormauslaiturit.

Lennätin ja puhelin. Kaksinkertaista puhelinjohtoa jatkettiin Sarvikumusta Juojärvelle.

Liikenne. Edellisen vuoden kesäkuun 1 p:nä oli avattu kokovaunuormaaliikenteelle rautatierakennuksen työjunaliikenteen yhteydessä Varkauden—Kangaslammin 18 km pituinen osa, joka liikenne heinäkuun 1 p:stä 1938 ulotettiin km:lle 35 saakka Kuittuan ja Koivumäen välillä.

Lappeenrannan—Elisenvaaran rautatierakennus.

Lappeenrannan—Elisenvaaran radalla, josta lähempiä tietoja on vuoden 1937 kertomuksessa, ja joka kokonaisuudessaan avattiin yleiselle liikenteelle 1. 11. 1937, suoritettiin v. 1938 vain vähäisiä täydennystöitä.

Varojen käyttö:

Rautatie-
rakennukset.

Siirtynyt vuodelta 1937	mk	1 684 881: 55
Myönnetty vuonna 1938	»	4 700 000: —
Yhteensä		mk 6 384 881: 55

Käytetty vuonna 1938	»	4 086 542: 15
Siirretty Oriveden-Jämsän rautatierakennukselle	»	500 000: —
Siirtyy vuoteen 1939	mk	1 798 339: 40

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Elisenvaaran ratapiha nostettiin täyteen korkeuteen Laikon sorakuopasta tuodulla soralla. Lamminsalon pysäkillä suoritettiin uuden kuormausraiteen vaatimat pengerrystyöt. Änäjoen siirrolla tehtiin 486 m³ tukimuuria.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1938 sekä rautatierakennuksen alusta alkaen seuraavasti:

Työlaji	v. 1938		vv. 1933—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alueita	—	872: 50	—	203 647: 45
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	12.5 m ³	1 589: —	26 495.5 m ³	283 270: 60
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	—	—	83 942 »	796 639: 35
Siirretty maata ojista syrjään	1 392 »	17 283: —	31 534 »	274 646: 95
Siirretty maata leikkauksista penkereisiin	701 »	22 049: 65	488 640 »	6 881 679: 50
Siirretty maata leikkauksista syrjään ..	2 452 »	32 935: —	38 270 »	402 037: 85
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	—	28 634: 25	224 260 »	2 074 163: —
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	4 620 »	601 528: 80	576 749 »	6 179 182: 55
Louhittu kalliota ojista	—	—	842 »	41 043: 50
Louhittu kalliota leikkauksista	8 »	6 564: 75	36 247 »	2 318 755: 10
Säretty isoja maakiviä	—	300: —	15 395 »	331 146: 45
Tehty tukimuuria	617 »	39 715: 50	904.5 »	55 911: 60
„ kivipäällystettä	—	1 900: —	11 041 m ²	167 383: 20
„ turvepeitettä	1 967 m ²	4 818: 20	117 947 »	188 197: 70
„ salaojaa	49 m	1 794: 50	4 459 m	184 304: 35
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa ilman normaali- raiteen junia	—	—	492 m ³	7 139: —
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	1 496 m ³	19 228: 50	340 639 »	3 024 743: 90

Päällysrakenne. Elisenvaaran ratapihalla toimitettiin korjausnosto. Lamminsalon pysäkillä kiskoitettiin ja sorastettiin 0.4 km pituinen sivuraide ja nauhattiin 2 vaihdetta.

Km:llä 60 ja km:llä 62 olevien ylikulkusiltojen rautaosat asennettiin ja kannet tehtiin.

*Rautatie-
rakennukset.*

Laiturit ja huonerakennukset. Immolaan rakennettiin 20 m pituinen korkea kuormauslaituri betonista. Elisenvaarassa viimeisteltiin huonerakennuksia ja tehtiin veturitalli valmiiksi. Huonerakennusten ulkolaudoitus- ja sisustustöitä suoritettiin.

Tarpeet rataa varten. Merkinanto- ja turvalaitteita tehtiin Tainionkoskelle ja Elisenvaaraan.

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Kontiomäen—Taivalkosken radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 153 km, jatkettiin lokakuussa 1934 aloitettuja töitä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937.....	mk	318 550: 15
Myönnetty vuonna 1938	»	13 000 000: —
Yhteensä mk		13 318 550: 15
Käytetty vuonna 1938	»	11 741 497: 05
Siirtyy vuoteen 1939	mk	1 577 053: 10

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja:

19 Pl. V: 1 v. 1937. Siirrettyjen määrärahojen tili	mk	1 282 092: 85
Käytetty vuonna 1938	»	709 418: 35
Siirtyy vuoteen 1939	mk	572 674: 50

Suoritetut työt:

Töitä tehtiin 75 km pituisella Kontiomäen—Pesiökylän rataosalla. Rautatierakennuksella oli varattu työpaikka 200 Kemin kaupungin työttömälle, mutta vain pieni osa tästä luvusta tuli työhön.

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosa saatiin pengerrystöiden puolesta kiskoituskuuntoon. Hyrynsalmen ja Laajan liikennepaikkain, km 47—64, väliset leikkaukset, lukuunottamatta kahta km:llä 61 ja 64 olevaa suurta leikkausta, saatiin avatuiksi. Maa kuormattiin miesvoimin ja siirrettiin penkereisiin suurimmaksi osaksi kapeanraiteen kaatovaunuilla, joita kuljetettiin kolmella moottoriveturilla, tai mies- ja hevosvoimin. Vähäiset kallioiden poraustyöt suoritettiin pääasiallisesti käsivoimin. Km:llä 55 olevassa leikkauksessa käytettiin paineilmalla toimivia koneporia. Kun normaaliraide oli saatu naulatuksi Härmänmäen soramäkeen km:lle 6 saakka, alettiin syyskuun 5 p:nä kuljettaa sieltä raidesoraa normaaliraiteen junilla, jotka kuormattiin 1.5 m³ kauhaisella Orenstein & Koppel-kaivinkoneella. Poikkeuksellisen leudon syksyn vuoksi voitiin sorastamista jatkaa aina joulukuun 19 päivään asti, jolloin Kontiomäen ja Ristijärven väli valmistui välttävään liikennekuuntoon.

Pengerrystöitä on suoritettu ja radesoraa kuljetettu v. 1938 sekä rautatie-
rakennuksen alusta alkaen seuraavasti:

*Rautatie-
rakennukset.*

Työlaji	v. 1938		vv. 1934—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	37 251: 95	—	370 500: —
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 732 m ³	18 611: —	43 189 m ³	396 578: —
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	5 505 »	65 541: 75	90 885 »	871 867: 95
Siirretty maata ojista syrjään	6 472 »	59 214: 50	36 528 »	279 043: 05
Siirretty maata leikkauksista penkereis- iin	111 454 »	2 821 106: 55	528 393 »	11 069 006: 25
Siirretty maata leikkauksista syrjään	7 337 »	104 439: 50	30 163 »	407 246: 70
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	41 128 »	497 801: 75	160 692 »	2 078 986: 70
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	15 418 »	211 767: 50	15 418 »	320 832: 55
Louhittu kalliota ojista	343 »	24 817: —	1 218 »	90 790: 70
Louhittu kalliota leikkauksista	9 335 »	583 742: 75	39 644 »	2 569 647: —
Säretty isoja maakiviä	2 279 »	72 365: —	14 016 »	398 328: —
Tehty tukimuuria	2 739 »	272 041: —	8 649 »	653 995: 70
„ kiviäpäälystettä	2 525 m ²	53 836: —	20 492 m ²	408 260: 20
„ turvepeitettä	2 828 »	6 926: —	22 523 »	56 680: 90
„ salaojaa	28 m	2 100: 50	1 358 m	97 188: 05
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu radesoraa normaaliraiteen junilla	24 890 m ³	72 741: 25	24 890 m ³	92 682: 30

Rummut ja ratasillat. Katettuja rumpuja muurattiin 8 ja käytettiin niihin kiveä yhteensä 780 m³. Seuraavat levysillat valmistuivat: Miesjoen 21.0 m jännteinen silta km:llä 3, Laajajoen 12.0 m jännteinen silta km:llä 4 ja Heikkisenjoen 8.0 m jännteinen silta km:llä 16. Niinikään rakennettiin Lietejoen 15 m vapaa-aukkoinen kiviholvi km:llä 45 valmiiksi.

Päälyysrakenne. Heinäkuun 4 p:nä alettiin pääraiteen kiskoittaminen Miesjoelta km:ltä 3 ja päättyi se elokuun 2 p:nä Ristijärven pysäkillä, km:lle 18 + 200 m. Työtä jatkettiin joulukuun 19 p:nä ja päästiin vuoden lopulla km:lle 21 + 900 m. Kaikkiaan kiskoitettiin pääraidetta 19.6 km ja sivuraiteita 1.4 km. Yksinkertaisia vaihteita naulattiin 9 kpl.

Aitaukset ja tiet. Oravivaaran tulotien rakentaminen aloitettiin ja Karppilan tulotie saatiin välttävään liikennekuntoon. Km:lle 45 tulevan alikulkusillan kohdalla oleva maantieleikkaus tehtiin pohjausta vaille valmiiksi.

Huonerakennukset. Kontiomäelle rakennettiin yksi neljän perheen asunto, 4 (h + k), aitta- ja halkovajarakennuksineen sekä 12 perheen käymälä. Vääkion pysäkin 2 perheen asunto, joka v. 1936 oli rakennettu vesikattoon, tehtiin valmiiksi.

Toijalan—Valkeakosken rautatierakennus.

Toijalan—Valkeakosken 17.8 km pituisen radan sekä Valkeakosken tehtaille johtavan haararadan oli eduskunta marraskuun 29 päivänä 1935 päättännyt rakennettavaksi ehdolla, että toiminimi Yhtyneet Paperitehtaat OY osallistuisi

*Rautatie-
rakennukset.*

radan kustannuksiin määrättyllä osalla. Kun päätös oli vahvistettu joulukuun 14 päivänä 1935 ja Yhtyneet Paperitehtaat OY antanut vaaditun sitoumuksen osuudestaan, aloitettiin työt joulukuun lopulla. Rata avattiin väliaikaiselle liikenteelle täysin vaunukuormin lokakuun 18 päivänä 1937 ja luovutettiin yleiselle liikenteelle syyskuun 1 päivänä 1938. Rakennustyöt päättyivät marraskuussa 1938.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937	mk	3 008 140: 10
Käytetty vuonna 1938	»	2 706 558: 55
Siirtyy vuoteen 1939	mk	301 581: 55

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Pääradalla, km 12—14, sekä Rantoon ja Valkeakosken sivuraiteilla, samoin kuin tehdasraiteella olevat maaleikkaukset tehtiin valmiiksi. Niinikään valmistui Valkeakosken sivuraiteen kallioleikkaus.

Sonnan soramäestä, km:ltä 12, ajettiin normaaliraiteen junilla lisätäytettä Vanajaveden penkereisiin, jotka valmistuivat syksyllä, ja muuallekin. Kuormauksessa käytettiin kahta 1.5 m³ kauhaista Orenstein & Koppelin kaivinkonetta. Samoin ajettiin raidesoraa, jolla sorastus suoritettiin loppuun.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1938 ja rautatierakennuksen alusta saakka seuraavasti:

Työ l a j i	v. 1938		vv. 1936—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	1 494: 50	37 ha	24 206: 55
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	—	—	12 115 m ³	141 765: —
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	—	—	14 429 »	177 750: 35
Siirretty maata ojista syrjään	196 m ³	2 770: —	7 991 »	63 577: —
Siirretty maata leikkauksista penkereisiin	13 993 »	43 908: 40	154 736 »	2 890 228: 05
Siirretty maata leikkauksista syrjään	2 295 »	56 661: —	5 912 »	103 469: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	—	—	17 522 »	233 315: 83
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	32 806 »	103 203: 55	157 043 »	1 764 958: 95
Louhittu kalliota ojista	—	—	248 »	16 531: 50
Louhittu kalliota leikkauksista	865 »	355 560: 10	12 008 »	784 574: 31
Säretty isoja maakiviä	575 »	21 494: 50	23 089 »	855 806: 80
Tehty puualustaa	—	—	6 153 m ²	59 836: 85
„ kiviä päällystettä	454 m ²	10 828: —	2 813 »	46 823: —
„ turvepeitettä	1 491 »	2 988: —	28 831 »	46 938: 25
„ salaojaa	37 m	925: —	306 m	24 158: 50
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	45 251 m ³	445 883: 50	75 068 m ³	733 883: —

Rummut ja ratasillat. Lotilansalmen 12.0 m jänteinen levysilta, km:llä 17, pystytettiin ja maalattiin. Konhon 65.0 m jänteinen ristikkosilta, km:llä 6, maalattiin.

*Rautatie-
rakennukset.*

Päälyysrakenne. Sivuraiteita kiskoitettiin 1.8 km, nim. Rantoon ja Valkeakosken puuttuvat sivuraiteet sekä Valkeakosken tehdasraiteille tuleva sivuraide. Vaihteita naulattiin 6 kpl. Rata sorastettiin täyteen ajokuntoon.

Aitaukset ja tiet. Aitoja tehtiin liikennepaikoille yhteensä 2 897 m.

Tien siirrot ja tulotiet saatiin valmiiksi. Tasoristeyksiä tehtiin nelisenkymmentä.

Tasoitustöitä tehtiin Valkeakosken asemalla. Kaikilla liikennepaikoilla tehtiin tarpeelliset tiet ja suoritettiin raivaukset.

Huonerakennukset. Metsäkansan pysäkillä tehtiin edellisenä vuonna perustetut pysäkkirakennus ja ratavartijan asuinrakennus, molemmat ulkohuoneineen, sekä sauna.

Valkeakosken asemalle tehtiin edellisenä vuonna perustetut asemarakennus ja aseman halkovaja. Tavarasuojalaitureineen rakennettiin.

Metsäkansaan ja Valkeakoskelle valmistettiin henkilö- ja kuormauslaiturit, jotka varustettiin kestopitteellä.

Liikenne. Rata avattiin tarkastuksen jälkeen vakinaiselle liikenteelle 1 päivänä syyskuuta, jolloin se luovutettiin valmiitten ratojen hallintaan.

Haminan satamaratarakennus.

Eduskunnan vuoden 1936 menoarvion yhteydessä päätettyä, että rakennetaan 7 km pituinen satamarata Haminan uuteen satamaan, aloitettiin työt radalla lokakuun 1 päivänä 1936. Rata avattiin yleiselle liikenteelle joulukuun 1 päivänä 1937. Vuonna 1938 suoritettiin etupäässä vähäisiä viimeistelyitä, joista huolehti rataosaston paikallinen henkilökunta.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937	mk	301 238: 10
Käytetty vuonna 1938	»	258 433: 20
Siirretty vuoteen 1939.....	mk	42 804: 90

V. 1938 suoritetuista töistä mainittakoon paalulla 208 olevan alikulkusillan rautaosien asentaminen ja yhden perheen asuinrakennuksen rakentaminen satamaradan erkanemisliikennepaikalle. Pakkolunastuksessa määrätyt tasoristeykset tehtiin.

Haukiputaan—Martinniemen haarakatarakennus.

Eduskunnan maaliskuun 23 päivänä 1937 päätettyä 5.47 km pituisen haarakadan rakentamisesta Haukiputaan asemalta Martinniemeen, josta edelleen tehdasraiteena Laitakariin Raahe OY:n teollisuuslaitoksille, toiminimen osallistuessa määrätyllä osalla kustannuksiin, aloitettiin työt kesäkuun 1 päivänä 1937. Rata tarkastettiin lokakuun 15 päivänä ja avattiin yleiselle liikenteelle marraskuun 1 päivänä 1938. Eräitä viimeistelyitä jäi vielä tekemättä.

Rautatie-
rakennukset.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937	mk	2 895 402: 80
Käytetty vuonna 1938	»	1 978 632: 30
Siirtyy vuoteen 1939	mk	916 770: 50

Haararatarakennuksen yhteydessä eri määrärahalla suoritettavaa Haukiputaan ratapihan laajentamista varten oli vuodelta 1937 siirtyneenä käytettävänä 66 551: 75, mikä käytettiin v. 1938, sekä maantien tekoa varten radan sivua pitkin Laitakariin Raahe OY:n myöntämät 229 000: —, mitkä myös käytettiin loppuun.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Rata-alueen raivaaminen, loput laskuja sivuojista sekä jäljellä olevat vähäiset leikkaustyöt suoritettiin loppuun. Laitakarin ja mantereen välisen salmen täytteeksi kuljetettiin maata Laitakarista ja soranajon yhteydessä Pikkaralan sorakuopasta. Meripenkereet vahvistettiin kiviheitolla.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1938 sekä haararatarakennuksen alusta lukien seuraavasti:

T y ö l a j i	v. 1938		vv. 1937—1938	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alueita	—	5 806: 50	—	40 341: 05
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	420 m ³	4 996: —	1 175 m ³	13 427: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	1 650 »	13 784: —	13 740.5 »	216 975: 90
Siirretty maata ojista syrjään	750 »	9 861: —	951 »	11 394: —
Siirretty maata leikkauksista penkereisiin	3 831 »	125 257: 35	21 348 »	510 571: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	13 780 »	263 604: 75	15 343 »	281 767: 75
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	22 960 »	400 794: 50	28 037 »	657 762: 75
Louhittu kalliota ojista	—	—	197 »	17 958: 20
Louhittu kalliota leikkauksista	—	—	20 »	1 628: —
Säretty isoja maakiviä	212 »	5 588: —	1 869 »	92 115: 20
Tehty tukimuuria	288 »	7 802: 50	288 »	7 802: 50
„ kivipäällystettä	3 306 m ²	127 686: 85	3 351 m ²	129 621: 35
„ turvepeitettä	18 750 »	21 225: —	18 750 »	21 225: —
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	31 908 m ³	362 970: —	38 873 m ³	441 211: 90

Rummut ja ratasillat. Rumpuja tehtiin 6 kpl, joista kahden perustuksen kaivaminen oli aloitettu jo edellisenä vuonna. Martinniemen ja Laitakarin välillä paalulla 336 olevan 3.0 m vapaa-aukkoisen sillan maatuojien jäljellä olleet työt tehtiin ja sillan rautabetonikansia valettiin ja samalla välillä paalulle 354 + 10 m tehtiin rautabetonikantinen, 3.0 m vapaa-aukkoisen silta, jonka pidennykselle Laitakariin johtava tie vietiin.

Päällysrakenne. Raidetta naulattiin 2 519 metriä käyttäen vanhoja 22.343 *Rautatie-*
kg/m kiskoja ja yksinkertaisia vaihteita 15 kpl. *rakennukset.*

Raidesora kuljetettiin Pikkaralan sorakuopasta, jossa käytettiin Orenstein & Koppelin 1.5 m³ kauhaista kaivinkonetta. Rata nostettiin koko pituudeltaan täysin valmiiseen kuntoon.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Suolahden—Haapajärven rautatien rakentaminen päätettiin huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938. Valtioneuvosto vahvisti radan suunnan lokakuun 21 päivänä 1937 ja työt aloitettiin lokakuun 1 päivänä 1938, kun Äänekosken, Saarijärven, Kannonkosken, Viitasaaren, Pihtiputaan ja Haapajärven kunnat olivat omasta puolestaan sekä Äänekosken kauppala omasta ynnä Suolahden kauppalan ja Karstulan ja Kivijärven kuntien puolesta sitoutuneet vastaamaan rautatietä varten tarvittavan alueen pakkolunastuksesta eduskunnan päätöksen mukaisesti. Radan pituus erkanemiskohdalta Jyväskylän—Suolahden radasta Haapajärven aseman keskelle on vahvistetun suunnan mukaan 167.28 km.

Radan rakentaminen aloitettiin Suolahden—Äänekosken 7 km pituisella rataosalla, jonka lisäksi Pohjanmaan radan sorantarvetta silmälläpitäen alettiin joulukuun alussa rakentaa myös 6 km pituista rataosaa Haapajärvi—Kumiseva ja soraraidetta Kumisevasta Pitkänkankaan sora-alueeseen. Kalusto ja tarveaineet saatiin valmistuneilta Lappeenrannan—Elisenvaaran, Toijalan—Valkeakosken ja Porin—Haapamäen rautatierakennuksilta, joilta sekä Varkauden—Viinijärven rautatierakennukselta siirtyi kantatyöväkeä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937.....	mk	963 458: 50
Myönnetty vuonna 1938	»	2 000 000: —
	Yhteensä mk	2 963 458: 50
Käytetty vuonna 1938	»	1 601 382: 40
Siirtyy vuoteen 1939	mk	1 362 076: 10

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt. Rataosien Suolahti—Äänekoski ja Haapajärvi—Kumiseva alueet raivattiin ja sivuojat kaivettiin. Leikkausten kaivaminen aloitettiin Suolahden uudella asema-alueella sekä kaikissa Suolahden ja Äänekosken välillä olevissa maaleikkauksissa. Kuljetukseen käytettiin kapeanraiteen höyry- ja moottorivetureita.

Rautatie-
rakennukset.

Pengerrystöitä on tehty seuraavasti:

T y ö l a j i	v. 1938	
	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>		
Raivattu rata-aluetta	—	9 351: 50
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 072 m ³	11 680: —
Siirretty maata ojista penkereisiin	4 271 »	81 082: 50
„ „ „ syrjään	826 »	8 284: —
„ „ leikkauksista penkereisiin	8 554 »	476 406: 85
„ „ „ syrjään	145 »	1 740: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	—	1 845: —
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	—	5 873: 25
Louhittu kalliota leikkauksista	—	46 759: —
Säretty isoja maakiviä	1 115 »	51 633: 95
Tehty kivipäälytystä	—	810: —
„ turvepeitettä	4 020 m ²	18 253: —
„ salaojaa	185 m	1 480: —
<i>Sorastus:</i>		
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	—	4 890: —

Rummut ja ratasillat. Kivien hankkiminen aloitettiin Paatelanlahden 48 m jänteiseen siltaan km:llä 4, km:llä 5 olevaan 21 m jänteiseen alikulkusiltaan sekä rumpuihin.

Huonerakennukset. Väliaikaisia pajoja, varasto- ja ruokailusuojia, autotalleja y. m. tehtiin.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Oriveden—Jämsän 54.7 km pituisen radan sekä sen yhteydessä 7.3 km pituisen Olkkolan satamaradan ja 3.7 km pituisen haararadan Jämsänkosken tehtaalle rakentaminen päätettiin kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946 ehdolla, että Yhtyneet Paperitehtaat OY osallistuu pääradan rakennuskustannuksiin 10 milj. markalla ja Jämsänkosken tehdasradan kustannuksiin puolella sekä erinäisin muin ehdoin.

Koska valmistuvilta radoilta vapautuville kantajoukon työntekijöille sekä työnjohdolle oli varattava uusi työpaikka, oikeutti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö marraskuun 17 päivänä 1938 tekemällään päätöksellä rautatiehallituksen aloittamaan jo vuoden 1938 aikana erinäiset valmistavat työt radan vuonna 1939 alkavaksi suunniteltuja rakennustöitä varten. Näitä marraskuussa 1938 aloitettuja esitöitä tehtiin seuraavasti:

Varojen käyttö:

Siirretty Lappeenrannan-Elisenvaaran rautatierakennuksen vuoden 1938 määrärahasta	mk	500 000: —
Käytetty vuonna 1938	»	491 053: 40
Siirtyy vuoteen 1939	»	8 946: 60

Suoritetut työt:

*Rautatie-
rakennukset.*

Aloitettiin linjan tarkistusmittaus ja lopullinen paalutus, rumpujen perustuksia tutkittiin, samaten kiven- ja soranottoaikoja, saapuvaa kalustoa ja tarveaineita kunnostettiin ja jaettiin eri osille linjaa, joitakin väliaikaisia rakennuksia tehtiin.

Pengerrystyöt. Maan poistaminen kallioleikkausten päältä aloitettiin.

Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyö.

Viipurin—Tienhaaran välisen 7.3 km pituisen rataosan liikenteen turvaamiseksi hyväksyi eduskunta laaditun suunnitelman radan siirrosta ja muuttamisesta kaksiraiteiseksi, myöntäen v. 1937 menoarviossa 2.0 milj. markan määrärahan. Kun radan siirrosta oli hyötyä myös Viipurin kaupungille, asetettiin ehdoksi, että kaupungin oli vastattava niistä kustannuksista, joita tarvittavan rata-alueen hankinta Kivisillan—Tienhaaran välillä aiheuttaa. Radan rakennustöiden alkaminen siirtyi kuitenkin erinäisten alueselvittelyjen vuoksi seuraavaan vuoteen ja alkoivat ne lokakuun alussa työttömyyden lieventämiseksi määrättynä työnä, valtioneuvoston syyskuun 22 päivänä 1938 tekemän päätöksen mukaan. Radanmuutoksen suunnan oli valtioneuvosto vahvistanut helmikuun 17 päivänä 1938. Työhön käytettiin etupäässä Viipurin kaupungin työttömiä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1937 19 Pl. I: 11 v. 1937	mk	2 000 000: —
Käytetty vuonna 1938	»	1 005 879: 30
Siirtyy vuoteen 1939	mk	994 120: 70

Lisäksi on käytettävänä ollut työttömyyden lieventämistä varten myönnettyjä varoja:

Myönnetty vuonna 1938 19 Pl. V: 1	mk	200 000: —
Käytetty vuonna 1938	»	200 000: —
Siirtyy vuoteen 1939	mk	—

Suoritetut työt:

Työt aloitettiin sijoitettavien työntekijäin suuren luvun vuoksi useissa työkohteissa. Väliaikaisia pajoja sekä varasto- ja ruokailusuoja rakennettiin. Tärkeimpiin työkohteisiin järjestettiin sähkövalaistus.

Pengerrystyöt. Rata-alue raivattiin, lasku- ja sivuoja kaivettiin, maa- ja kallioleikkaukset aloitettiin laajassa mitassa.

*Rautatie-
rakennukset.*

Vuonna 1938 on pengerrystöitä suoritettu seuraavasti:

T y ö l a j i	v. 1938	
	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>		
Raivattu rata-aluetta	—	35 266: 85
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	178 m ³	2 478: —
Siirretty maata ojista penkereisiin	650 »	24 091: 50
” ” leikkauksista penkereisiin	7 000 »	144 627: 80
Louhittu kalliota ojista	43 »	4 000: —
” ” leikkauksista	3 259 »	515 788: 25
Säretty isoja maakiviä	745 »	28 095: —

Rummut ja ratasillat. Rumpuja ja siltoja koskevat erikoistutkimukset suoritettiin. Kirkkosaarensalmen yli rakennettavan 220 m pituisen kaksiraiteisen sillan perustamistavan määräämistä varten suoritettiin geoteknillinen pohjatutkimus. Rumputyöt aloitettiin.

Rautatietutkimukset.

Vuonna 1938 toimitettiin allamainitut rautatietutkimukset ja oli niitä varten käytettävänä edelliseltä vuodelta säästyneitä varoja 189 200: 15 sekä vuoden 1938 määrärahasta myönnettyjä varoja 370 000: —. Edelliset käytettiin kokonaan, jälkimmäisistä käytettiin 362 554: 55 ja säästyi siis 7 445: 45.

Taivalkosken—Kemijärven rautatie. Kesällä 1938 tutkittiin koneellisesti rata Taivalkoskelta Kemijärvelle. Lähtien Taivalkoskelta Kontiomäen—Taivalkosken radan jatkona se kulkee Kuusijärven itäpuolitse ylittäen Livojärven Suottasalmissa ja Kitkajärven länsipäätä sivuten ylittää Posiojärven Paloniemessä, josta menee Suolijärvelle ja täältä Askanjärven kautta Kemijärven Luuksinsalmeen ja yhtyy Rovaniemen—Kemijärven rataan Kemijärven aseman eteläpäässä. Tutkitun radan pituus on 150 km. Samassa yhteydessä tutkittiin silmämääräisesti rata Taivalkosken—Kemijärven radalle suunnitellulta Kulojärven liikennepaikalta Kuusamoon ja mahdollisuuksia viedä rata Suolijärveltä Paanajärvelle.

Sortavalan—Läskelän rautatie. Täyskoneellisesti tutkittiin rata-suunta Sortavalan aseman itäpuolelta Lahdenkylän kautta, Tohmajoen suun poikki ja Anjalankylän läpi Kirjavalahden suulle, sen poikki Paksunniemen kautta ja edelleen pääasiallisesti maantien eteläpuolitse Läskelän aseman eteläpäähän. Tutkitun suunnan pituus on 20,8 km Sortavalan aseman keskeltä Läskelän aseman keskelle.

Vuonna 1938 rakenteilla olleisiin rautatierakennuksiin niiden aloittamisesta lähtien käytetyt rahamäärät, täysiksi markoiksi tasoitettuina, ja rautatietutkimuksiin v. 1938 käytetyt varat ilmenevät oheellisesta taulukosta.

Vuosi	Pori— Haapamäki	Varkaus— Viinijärvi	Lappeenranta— Elisenvaara	Kontiomäki— Taivalkoski	Toijala— Valkeakoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Viipuri— Tienhaara	Yhteensä
1929	12 289 608:—								12 289 608:—
1930	21 432 111:—								21 432 111:—
1931	25 984 791:—		2 807 958:—						28 792 749:—
1932	18 705 993:—	2 344 749:—	9 875 795:—						30 926 537:—
1933	21 479 460:—	19 238 958:—	16 993 130:—						57 711 548:—
1934	28 953 384:—	8 758 377:—	26 388 839:—	2 017 109:—					66 117 709:—
1935	22 823 848:—	8 573 255:—	25 607 062:—	9 611 692:—	3 494:—				66 619 351:—
1936	23 917 989:—	10 704 634:—	29 259 148:—	10 521 163:—	11 319 053:—				85 721 987:—
1937	19 339 209:—	11 995 233:—	23 633 186:—	9 712 299:—	9 911 113:—				74 591 040:—
1938	24 880 316:—	21 003 901:—	4 086 542:—	12 450 915:—	2 706 559:—	1 601 382:—	491 053:—	1 205 879:—	68 426 547:—
	219 806 709:—	82 619 107:—	138 651 660:—	44 313 178:—	23 940 219:—	1 601 382:—	491 053:—	1 205 879:—	512 629 187:—
				Satama ja tehdasradat:	Haminan satamarata:	v. 1936		619 097:—	
						v. 1937		2 400 729:—	
						v. 1938		258 433:—	3 278 259:—
					Martinniemen haararata	v. 1937		1 872 597:—	
						v. 1938		1 978 632:—	3 851 229:—
				Rautatietutkimukset		v. 1938			551 755:—
								Kaikkiaan mk	620 310 430:—

IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Veturit. Vuonna 1938 valmistettiin osapiirustuksia uutta tavarajunanveturia sarja R₁ varten. Joulukuussa pyydettiin tarjouksia viiden sellaisen veturin rakentamisesta ja lähetettiin uutta tilausta varten Tampereelle ennen vuoden loppua 297 piirustusta.

Lisäksi tehtiin uudet piirustukset Hs- ja H₉-veturien luistihäkkejä varten, täydelliset työpiirustukset Ackermann-varoventtiileille, uudet asennuspiirustukset H₉- ja P₁-veturien sähkövalaistusta varten, piirustus tenderien vesisäiliön täyttö-
aukon suurentamiseksi, uudet jarrukolmiot K₃-veturille, uusi höyrykupu N₁- ja O₁-vetureille sekä pienehköjä rakennemuutoksia vanhoihin vetureihin. P₁-veturia varten tehtiin junankuormitustaulukot.

Uusia veturitilauksia varten laadittiin tarvittavat hankintamääräykset ja valvottiin Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus sekä Lokomo osakeyhtiöiden veturinrakennustöitä.

Vaunut. Vuoden 1938 vaunutilauksiin sisältyi pääasiassa jo aikaisemmin piirrettyjä vaunutyypppejä. Uutta mallia olivat kuitenkin vanhoille lyhemmille aluskehyksille jo edellisenä vuonna suunnitellut I ja II lk makuuvaunut, joiden hytit olivat varustetut vinoilla väliseinillä. Näiden vaunujen työpiirustukset valmistettiin kuitenkin vasta kertomusvuonna ja käytettiin niissä meillä ensi kerran loimufaneeria seinien sisävuoraukseen sekä sisäkattoon hienompaa n. s. A-faneeria. Hytteihin tehtiin uusimalliset kulmapesukaapit.

Enemmän työtä tuottivat uudet täydelliset piirustukset vanhoille eripituisille aluskehyksille rakennettaviin konduktööri- ja matkatavaravaunuihin. Muita isompia töitä olivat piirustukset Kotkaan rakennettavaa 500 000 l öljysäiliötä varten, 2-akseliset itsetyhjentävät hiilenkuljetusvaunut, jotka suunniteltiin Kymintehtaan erikoiskäyttöön, piirustukset rikkihaponkuljetusvaunuihin, muutospiirustukset As ja A₇ teleihin, DEi- sekä moottorivaunuihin. Vuoden lopulla tehtiin suurin osa piirustuksista 4-akselisiin III lk paikallisjunavaunuihin, jotka on tarkoitettu liikenteeseen olympiakesäksi Helsingin paikallisjuniin. Vielä tehtiin uudet ilmajarrupiirustukset 12 vaunutyyppiin käyttämällä niissä mahdollisimman paljon yhteisiä normalisoituja osia.

Muista satunnaisista töistä mainittakoon lisäpiirustukset vaunujen sähkövalaistuslaitteisiin, rikkidioksidivaunujen turvalaitteisiin, Hdk-vaunujen sivuluukkuihin, kiskojen kuormaus- ja purkamislaitteisiin y. m.

Entiseen tapaan valvottiin vaunujen pyöräkertain valmistusta Pasilan konepajalla sekä öljynkuljetusvaunujen säiliöiden rakentamista yksityisillä konepajoilla.

Lämmityslaitokset. Vuonna 1938 tehtiin koneteknillisessä toimistossa työ-^{Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-}piirustukset ja osaksi kustannusarviot Turun konepajan veturikorjausosaston,^{kulutus, kone-}Riihimäen ja Kouvolan asetinlaiterakennuksien, Oulun pikatavaramakasiinin,^{pajat ja sähkö-}Loukolammen, Röntämäen ja Juurikorven laiturirakennuksien, Helsingin aseman autotallirakennuksen, Outokummun asematalon, Kouvolan junatoimistorakennuksen, Rovaniemen ja Sortavalan autotallien, Matkaselän ravintolarakennuksen sekä Porin asemakäymälärakennuksen lämmityslaitoksia varten.

Mitä vaunuihin tulee, niin tehtiin puheenalaisena vuonna yhdistetyn ravintola- ja II lk päivävaunun N:o 2053, yhdistettyjen I & II lk makuuvaunujen N:ot 2169—2170 ja postivaunujen N:ot 9916—9918 vesilämmityslaitosten sekä 2-akselisten junailijavaunujen N:ot 3701—3710 höyrylämmityslaitosten työpiirustukset.

Koneteknillinen toimisto on kuluneena kertomusvuonna, kuten edellisinäkin vuosina, huolehtinut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrautateille suorittamien lämpöjohtotöiden tarkastamisesta ja vastaanottamisesta sekä antanut lausuntoja lämpötekknillisissä ja polttoaineen kulutusta koskevissa asioissa.

Konepajat. Valtionrautateiden seitsemässä konepajassa työskenneltiin vuonna 1938 6-päivisin työviikoin. Yleensä on konepajoissa työskennelty yhdessä vuorossa. Tarpeen vaatiessa on kuitenkin ollut pakko työskennellä kahdessa vuorossa allamainitusti:

Helsingin konepajassa sähköhitsaus- ja konetyöosastoilla, Pasilan konepajassa vaunujen korjaus-, konetyö-, aluskehys- sekä niitti- ja pulttiosastoilla, Viipurin konepajassa konetyö- ja vaihdeosastoilla sekä pajassa.

Tunneiksi laskettuna on varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätinkonepajassa suurentunut edelliseen vuoteen verrattuna.

	Työtuntien luku		
	v. 1938	v. 1937	v. 1936
Pääkonepajoissa	6 901 871	6 501 265	6 271 948
Varikkokonepajoissa	693 560	593 388	597 665
Lennätinkonepajassa	67 770	65 676	61 737
Yhteensä	7 666 201	7 160 329	6 931 350

Valmistuksen arvo oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistuksen arvo mk		
	v. 1938	v. 1937	v. 1936
Pääkonepajoissa	179 892 369	158 574 498	136 696 929
Varikkokonepajoissa	10 443 711	9 026 670	7 665 266
Lennätinkonepajassa	829 248	753 026	632 302
Yhteensä	191 165 328	168 354 194	144 994 497

Pääosa edellä selostetusta työstä on tullut liikkuvan kaluston uusimisen ja kunnossapidon hyväksi. Erinäisiä töitä on vuonna 1938 suoritettu allamainitusti:

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Konepaja	Korjatun kaluston lukumäärä											
	Veturit			Moottorivaunut			Henkilövaunut		Tavaravaunut			
	Täys- korj.	Väli- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Väli- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Väli- korj.	Vaurio- korj.	
Helsinki	80	80	15	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pasila	—	—	—	15	5	3	853	1	3 814	211	2	
Viipuri	75	86	21	—	—	—	220	13	1 305	273	60	
Turku	41	22	1	—	—	—	42	—	594	253	37	
Vaasa	27	55	3	—	—	—	23	—	306	44	7	
Oulu	10	69	5	1	2	1	45	5	524	722	30	
Kuopio ja Piek- sämäki	38	33	2	—	—	—	62	—	644	80	19	
Yhteensä	271	345	47	16	7	4	1 245	19	7 187	1 583	155	

Paitsi edellä mainittuja korjauksia, on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

Helsingin konepajassa suoritettu 65 täys- ja 35 sisäpuolista kattilan katsastusta. Täyskatsastusten yhteydessä on valmistettu 19 uutta kuparista tulipesää. Valmistettu 3 kokonaan uutta höyrykattilaa. Uusia veturien savutorvia on valmistettu kaikkiaan 32 kpl. Pajassa on korjattu m. m. 12 066 veturin- ja vaununjousta, valmistettu 3 461 puskimen päätä, 1 036 vaunun vetokoukkuja, 4 950 sarviraataa, kytkimiä y. m. Kaikkiaan on käytetty 884 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 524 tonnia. Valimossa on valmistettu ja valettu 2 232 tonnia valurautaa (laakeripesiä 6 918, veturin- ja vaunun jarrutönkkiä yhteensä 87 230, jarrusylinteriä 44, luisteja ja hakeja 22, sylinterin kansia ja pohjia 38, männän jousirengasainesta 1 343, arinarautoja 3 663, kaatoarinoita 246, kaasuretortteja, kamiinoita, vaihteen jalustoja y. m.)

Pasilan konepajassa on valmistettu 36 matkustajavaunua, 20 konduktööri-vaunua, yksi II lk päivä- ja ravintolavaunu, 329 katettua tavaravaunua, 42 avonaista tavaravaunua, 60 soravaunua, 2 työvaunua (asuntovaun.), 16 säiliövaunua sekä rakennettu uudestaan 3 matkustajavaunua, 5 katettua tavaravaunua ja 211 avonaista tavaravaunua. Samassa konepajassa on suoritettu vaunujen muutostöitä, esim. asetettu vahvistettu vetolaitos 16 matkustaja- ja 219 tavaravaunuun, asetettu vahvistetut jousipukit 54 vaunuun. Sitäpaitsi on rakennettu 20 rautatiesiltaa, joiden yhteinen paino on 593.46 tonnia ja yksi veturien kääntölava, jonka paino on 46.5 tonnia. Käytetty kaikkiaan 4 688 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa ja pultti- ja niittiasastoissa 2 071 tonnia.

Viipurin konepajassa on suoritettu 62 täys- ja 46 sisäpuolista kattilan katsastusta. Valmistettu 8 sahauskonetta, halkomoottori. Korjattu kaksi nostoranaa, yksi kaivinkone, yksi ratapölkkyjen kyllästyslaitos, yksi lumiaura sekä rakennettu uudestaan 52 avonaista tavaravaunua, uusittu 236 avonaisen tavaravaunun puuosat ja 1 675 ratakiskoja sidekiskoja, valmistettu 1 927 erilaista lyhtyä ja lamppua, 655 kannua, sekalaista, 393 työläisten vaatekaappia, 110 (55 paria) kiinteitä puskinta, 700 teräskankea, 1 116 vaunun vetokoukkuja, 460 vaihteen asetinta, 1 275 vaihteen kieltä, 725 vaihteen- ja raiteenristeystä, 319 nivelvaihdelukkoa, 2 696 erilaista vaihteen osaa. Kaikkiaan käytetty 1 555 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 663 tonnia. Kiskoja sähköhitsaamossa valmistettu 2 384 — 14, 16 ja 22 m pituisia, pääasiallisesti 30 kg kiskoja.

Turun konepajassa on suoritettu 20 täys- ja 17 sisäpuolista kattilan katsastusta. Täystarkastusten yhteydessä on tehty m. m. 4 uutta kuparista tulipesää. Valmistettu 2 veturitallin savutorvea, 14 pumppuresiinaa, rakennettu uudestaan 5 avonaista tavaravaunua. Käytetty kaikkiaan 187 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 60.3 tonnia.

Liikkuva kalusto ja sen tarvikekuluksia, konepajat ja sähkölaitteet.

Vaasan konepajassa on suoritettu 11 täys- ja 10 sisäpuolista kattilan katsastusta, valmistettu 2 uutta veturisarjan H7 kehystä, joista yksi asennettu veturiin. Korjattu 3 rata-autoa. Käytetty kaikkiaan 48.6 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 19.8 tonnia.

Oulun konepajassa on suoritettu 6 täys- ja 7 sisäpuolista kattilan katsastusta, valmistettu 10 matkatavarakärryä, yksi kaivinkone korjattu täydelleen. Käytetty kaikkiaan 55.5 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 30 tonnia.

Kuopion konepajassa (ja Pieksämäen vaunujen korjauspajassa) on suoritettu 11 täys- ja 28 sisäpuolista kattilan katsastusta, korjattu 3 kaivinkonetta, yksi höyrypaalujunta ja yksi lumiaura. Käytetty kaikkiaan 65 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 22.6 tonnia.

Selontekovuoden kuluessa on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suoritettu jonkin verran laajennus- ja muutostöitä sekä hankittu niihin uusia työkoneita ja laitteita. Huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

Helsingin konepajaan hankittiin 2 kaavauskonetta.

Pasilan konepajan maalausosastoon rakennettiin pesu- ja pukeutumisparveke 120 työntekijää varten sekä korjausosastoon täydelleen hitsattu siirtolava. Konepajaan hankittiin pienehkö porakone, 4 sähkö-uuttauskonetta, 2 kiilloituskonetta, pistehitsauskone, putkenkatkaisukone, putkentaivutuskone, 2 sähkö-niitinkuumentajaa ja 2 sorvia. Pienehkö sähkö-hitsauskone siirretty Oulun konepajaan.

Viiipurin konepajassa vahvistettiin kattilapajan ranapalkki. Konepajaan hankittiin 5-kutterinen puuhöyläkone, sähkö-niitinkuumentaja ja 2 säteisporakonetta.

Turun konepajalla valmistui konepajan entistä puuosaa korvaava tiilirakennus, johon on sijoitettu konepajan konttori, työntekijäin pesu- ja pukuhuone sekä käymälä, konetyöosasto, työkaluosasto, messinkivalimo ja veturiosien puhdistuslaitteet. Tämän rakennuksen lounaispuolelle rakennettiin 6.7 × 20 m suuruinen puinen varastosuoja korjauksessa olevista vetureista irroitettujen osien säilyttämistä varten korjauksen aikana. Konepajaan on hankittu 5 000 kg juoksurana, moottoriveturi, säteisporakone ja 2 pylväsporakonetta. Yksi Demag-nostin on siirretty Pasilan konepajasta.

Vaasan konepajassa on vaunuosastoon naistyöläisiä varten rakennettu pesu- ja pukeutumishuone.

Oulun konepajaan hankittiin kylmäsaha ja 2 suorasyrjää sekä siirrettiin Pasilan konepajasta sähköhitsauskone.

Kuopion konepajaan hankittiin yksi sorvi.

Pääkonepajojen konepajakouluista ovat muut, paitsi Turun konepajakoulu, olleet toiminnassa. Selontekovuonna valmistui näistä kouluista 33 veturinläämittäjä- ja 11 ammattioppilasta. Uusia oppilaita otettiin kaikkiaan 91, veturinläämittäjäoppilaita 64 ja ammattioppilaita 27.

V. Varastot ja hankinnat.

Varastot ja hankinnat.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1938 202 949 500 markkaa, mistä määrästä eri varastojen osalla oli Helsingin 13 875 800, Pasilan 49 579 100, Turun 22 172 200, Viipurin 53 193 600, Vaasan 11 915 100, Oulun 15 136 800 ja Kuopion varastossa 37 076 900 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 388 057 200 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 20 529 300 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa 458 570 500 markan arvosta. Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo, mk
Kivihiiliä ja koksia	170 200	42 806 000:—
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita	2 100	8 717 600:—
Ratakiskoja tarpeineen	8 400	21 526 300:—
Rautaa ja rautalevyä	2 500	6 603 800:—
Öljyä	8 500	10 430 800:—
Sekalaisia tarveaineita.....	—	11 812 700:—
	Yhteensä mk	101 897 200:—

Paitsi yllämainittuja kivihiiliä ja koksia 170 200 tonnia, johon määrään sisältyy muita valtionlaitoksia varten hankitut, rautatiehallituksen tilien kautta laskutetut kivihiilet n. 23 000 tonnia, on merenkulkuhallitusta varten valtionrautateiden toimesta tuotettu n. 17 000 tonnia kivihiiliä, arvoltaan 4 420 200 markkaa, mikä määrä ei esiinny rautatiehallituksen tileissä, kun merenkulkuhallitus on sen maksanut välittömästi hankkijalle. Kotimaasta on myös edellämainittujen summien lisäksi ostettu muille valtionlaitoksille toimitettavaksi n. 10 800 tonnia koksia, arvoltaan n. 5 052 000 markkaa ja „Lokomo“-kattiloihin sopivia kivihiiliä n. 960 tonnia, arvoltaan n. 306 000 markkaa, mistä tavarasta hankkijat ovat antaneet laskunsa suoraan tavarantoimittajille.

Halkoja hankittiin kaikkiaan 2 113 900 m³, mistä määrästä yksityiset hankkijat ovat toimittaneet 1 321 100 m³, metsähallitus 190 600 m³ ja valtionrautateiden puutavaraliike 602 200 m³. Puutavaraliikkeen toimittamista haloista oli 322 500 m³ valtionrautateiden omilta hakkauksilta, 21 900 m³ metsähallituksen hankkimia ja 257 800 m³ yksityisten hankkimia; niistä laivattiin valtionrautateiden aluksilla 537 600 m³.

Ratapölkkyjä on ostettu 952 400 kpl, joista 505 200 kpl oli 10 tuuman, 335 800 kpl 9 tuuman ja 111 400 kpl 8 tuuman paksuisia. Näistä on metsähallitus luovuttanut 169 600 kpl, valtionrautateiden puutavaraliike 10 400 kpl ja 772 400 kpl oli yksityisten hankkimia.

Hirsiä on ostettu yksityisiltä hankkijoilta yhteensä 351 800 jm ja metsähallitukselta 4 000 jm.

Neljä uutta lotjaa ja yksi asuntoparkka on hankittu.

Roikonkosken sahalta on vuonna 1938 lähetetty seuraavat määrät valmista tavaraa: lautoja ja lankkuja 16 100 sekä parruja ja pelkkoja 2 500 m³, hirsiiä 19 300 jm ja rimoja 202 400 jm, sysiiä 13 400 hl, rimahalkoja 6 500 m³, hylkylautoja 13 900 tusinaa, tukkeja 2 900 j³ sekä puukiiloja (raiteen) 175 300 kpl ja puunauloja (raiteen) 497 000 kpl.

Varastot ja hankinnat.

Puutavaran kyllästäminen. Puutavaran kyllästämistä on jatkettu edelleen Mikkelin ja Jaakkiman kyllästyslaitoksissa kyseessäolevana vuonna ja tällöin kyllästettiin 180 600 ratapölkkyä, 30 paalutukkia, 1 700 tyvivahviketta, 12 200 sähkö- ja puhelinpylvästä, 1 100 m³ lankkuja ja lautoja sekä 500 m³ parruja ja pelkkoja. Kyllästämiseen kului kaikkiaan 1 648 000 kg öljyä.

Laboratorio. Hankintatoimiston laboratoriossa on vuonna 1938 tutkittu yhteensä 1 065 tavara- ja ainenäytettä.

VI. Liikenne.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön lisämääräyksineen tehtiin toimintavuoden aikana muutoksia ja lisäksi ainoastaan sikäli, että 68 §:n (Tavaran päällystäminen ja merkitseminen) 12. lisämääräykseen liitettiin rautatiehallituksen päätöksellä säännös eräänlaisen aaltopahvilaatikon käyttämisestä päällyksenä ja että 77 §:än (Määräämisoikeus tavaraan ja kuljetussopimuksen muuttaminen) lisätiiniin niinkään rautatiehallituksen päätöksellä uusi 5:s lisämääräys menettelytavasta siinä tapauksessa, ettei lähettäjä, muuttaessaan lähetyksen määräaseman tai alkuperäisen vastaanottajan, ollut peruuttanut lähetykselle mahdollisesti asetettua jälkivaatimusta.

Liikenne.

Samaan liikennesääntöön liitteenä I sisältyviä „Määräyksiä tavaroista, jotka otetaan kuljetettavaksi erityisin ehdoin”, muutettiin taas sikäli, että 2 § (Kuljetusesineet) ja 3 § (Kuljetusehdot) saivat asetuksella sekä 9 §:n (Päällyys ja kuljetus) lisämääräys rautatiehallituksen päätöksellä toisen kokoonpanon.

Junaturvallisuuksääntö. Helmikuun 10 päivänä vahvisti rautatiehallitus uuden junaturvallisuuksäännön valtionrautateille, kumoten samalla toukokuun 20 päivänä 1903 annetun signaali-ohjesäännön ja joulukuun 22 päivänä 1922 annetun junajärjestyksen ohjesäännön niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen ja lisäyksineen kuin myöskin kaikki ne säännöt ja määräykset, jotka olivat ristiriidassa tämän turvallisuuksäännön kanssa, sekä määräten, että uusi sääntö oli erinäisin poikkeuksin tuleva voimaan elokuun 1 päivänä 1938 kello 12.00. Kun kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö asiassa tehdyn anomuksen johdosta kuitenkin määräsi, että kyseellinen turvallisuuksääntö oli saatettava myöskin ruotsinkieliseen asuun, siirrettiin sen voimaantulo syyskuun 15 päivään.

Heinäkuun 14 päivänä määräsi rautatiehallitus, että liikennejaksojen päälliköiden oli kunkin kohdaltaan ja siinä tarkoituksessa, kuin edelläsanotun junaturvallisuuksäännön 136 §:n 2 momentin b-kohdassa säädetään, määrättävä, mitä asemaa aikataulukaudella 107 oli pidettävä junanlähetykseen nähden laiturivaihteen asemaan joksikin aikaa väliaikaisesti alennetun junanlähetyksaseman päällystöasemana.

Liikenne.

Syyskuun 6 päivänä antoi rautatiehallitus muutettuja ja täydentäviä määräyksiä esiopastimien valojen muuttamisesta useinmainitun uuden junaturvallisuussäännön mukaiseksi.

Valtionrautateiden mainostoiminta. Mainontaa on vuoden 1938 aikana jatkuvasti kehitetty ja laajennettu. Niinpä julkaistiin vuoden kuluessa viikkosia, lentolehtisiä, julisteita y. m. painotuotteita kaikkiaan 278 850 kpl, minkä lisäksi Helsingin, Turun, Tampereen ja Viipurin paikallisjunien aikatauluja jaettiin yhteensä 82 000 kpl.

Sekä koti- että ulkomaiden lehdissä on vuoden kuluessa julkaistu suuri joukko ilmoituksia, jotka ovat koskeneet etupäässä henkilöliikenteeseen liittyviä seikkoja, mutta osaksi myös tavaraliikennettä, esim. „ovelta ovelle”-huoltoa. Tilaisuuksien mukaan on aikakauslehdille, myöskin ulkomaalaisille, toimitettu kirjoituksia ja kuvitusaineistoa. Päivälehdille taas on välitetty selostuksia ja uutisia rautateiden eri työaloilta.

Kevätmessuilla Helsingissä ja Viipurin Messuilla oli rautateillä omat osastonsa. — Ikkunamainontaa on harjoitettu Helsingissä, jossa kolme matkatoimistoa on osin koko vuodeksi ja osin lyhyemmiksi ajoiksi pitkin vuotta luovuttanut näyteikkunoita käytettäväksi. Samoin on menetelty Turussa ja Vaasassa.

Esitelmiä on kerhojen y. m. yhtymien järjestämissä tilaisuuksissa pidetty toistakymmentä. Muutamii niistä on liittynyt joko varjo- tahi elokuvia. — Edellisenä vuonna valmistetuista elokuvista on otettu kaksi kaitakopiota ja luovutettu Pellervo-seuralle, jonka neuvijat ovat halukkaasti esittäneet niitä matkoillaan maaseudulla. Normaalikopiot taas ovat koko kevätkauden ja osaksi vielä syksylläkin kiertäneet maan elokuvateattereissa.

Paikalliset aikataulutiedot ovat säännöllisesti toistuneina ilmoituksina olleet julkaistuina 98 lehdessä eri puolilla maata.

Varsinaiseen mainontaan käytettiin vuoden 1938 aikana pyörein luvuin 398 000, aikataulu-ilmoituksiin 378 580 ja muihin tiedotusluontoisiin ilmoituksiin 24 000 markkaa.

Uusi maidonkuljetuskirja. Heinäkuun 28 päivänä vahvasti rautatiehallitus sellaisia tammikuun 8 päivänä 1938 annetun tariffisäännön 37 §:ssä mainittuja maitolähetyskiä varten, joiden rahti maksetaan lähetysasemalla, uuden yksinkertaisemman maidonkuljetuskirjan B.N:o 176 helpottamaan maitolähetyksen kuljetettavaksi ottamista, varsinkin epäitsenäisillä liikennepaikoilla, ja antoi samalla yksityiskohtaisia määräyksiä ja ohjeita tämän, syyskuun 1 päivästä 1938 käytäntöön otettavaksi tarkoitetun kuljetuskirjan käyttämisestä y. m.

Rahtikirjan laatiminen erinäisille kappaletavaralähetyksille. Joulukuun 15 päivänä antoi rautatiehallitus tarpeelliset ohjeet ja määräykset rahtikirjan laatimisesta sellaisille kappaletavaralähetyksille, joihin kuului niin paljon samalle vastaanottajalle tarkoitettuja erilaatuisia kappaletavaroita, että niitä ei voinut luetella yhdessä rahtikirjassa, vaikka tavaranimityksiä merkittiin rivien väliinkin.

Raskaiden esineiden lähettäminen kiitotavarana. Tehdyn anomuksen johdosta oikeutti rautatiehallitus helmikuun 17 päivänä Helsingin asemapäällystön toistaiseksi poikkeuksellisesti otattamaan vastaan kiitotavarana kuljetettaviksi tarkoitettuja, painoltaan 100 kg ylittäviä lähetyksiä edellyttäen, ettei sellaisten lähetysten purkaminen määräasemalla myöhästyttänyt junien kulkua.

Tullaamattoman tavarän lähettämisen Hankoon ja Poriin. Maaliskuun 3 päivänä määräsi rautatiehallitus, että Hangon asemalle lähetettävä tullaamaton tavara oli osoitettava suoraan Hangon Sisäsatamaan, ja huhtikuun 7 päivänä, että tullaamattomat kappaletavarat Poriin oli saman huhtikuun 9 päivästä alkaen osoitettava sikäläiselle „Tullikamariraiden”-nimiselle raiteelle.

Purkamismääräaika Tampereen asemalla. Huhtikuun 7 päivänä määräsi rautatiehallitus, että purkamismääräaika, josta säädetään huhtikuun 26 päivänä 1929 annetun liikennesäännön 83 §:ssä, oli Tampereen asemalla seuranneen toukokuun 1 päivästä lukien oleva yhdeksän tuntia.

Rautatievaunujen desinfioiminen. Huhtikuun 22 ja lokakuun 29 päivänä lähetettiin asianomaisille tiedoksi lääkintöhallituksen ja maatalousministeriön eläinlääkintöosaston antamat määräykset caporiitin käyttämisestä rautatievaunujen desinfioimisessa.

Uudet radat. Sittenkuin Toijalan—Valkeakosken rakenteilla ollut rautatie oli toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennöitävässä kunnossa, määräsi rautatiehallitus elokuun 30 päivänä, nojautuen asiassa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöltä saamiinsa valtuuksiin, että rautatie oli seuranneen syyskuun 1 päivästä lukien avattava henkilöliikenteelle ja yleiselle tavaraliikenteelle vaunukuormin sekä saman syyskuun 15 päivästä lähtien täydelliselle tavaraliikenteelle.

Niinikään kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön suostumuksella avattiin Porin—Haapamäen rakenteilla olleen rautatien viimeinen eli Virtain—Haapamäen välinen osa marraskuun 15 päivästä alkaen yleiselle sekä henkilö- että tavaraliikenteelle ja liitettiin samasta päivästä lukien valtionrautateiden muuhun rataverkkoon. Kun Porin—Haapamäen rautatie täten oli kokonaisuudessaan valmistunut, antoi rautatiehallitus marraskuun 5 päivänä yhtenäiset määräykset sen liikennöimisestä.

Tässä yhteydessä mainittakoon lopuksi, että Helsingin kaupungin kustannuksella rakennettu Oulunkylän—Herttoniemen yksityinen rautatie, joka aikaisemmin oli väliaikaisesti luovutettu tavaraliikenteelle vaunukuormin, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön suostumuksella tammikuun 1 päivästä 1939 lukien avattiin säännölliselle painorajoituksettomalle tavaraliikenteelle valtionrautateiden toimesta ja kustannuksella, määräten rautatiehallitus sen johdosta joulukuun 29 päivänä, että Herttoniemen satama oli sanotusta tammikuun 1 päivästä 1939 lähtien oleva virkamiehen hoitama liikennepaikka.

Liikennepaikkojen nimet. Heinäkuun 28 päivänä määräsi rautatiehallitus, että Tainionkosken aseman nimi oli toukokuun 15 päivästä 1939 alkaen oleva „Virasoja”, ja lokakuun 13 päivänä, että rautatieaseman „Villähti” nimi oli samasta toukokuun 15 päivästä 1939 lähtien oleva „Villähde”.

Muutoksia liikennepaikkojen hoidon suhteen. Rautatiehallituksen toimintavuoden aikana tekemillä päätöksillä tehtiin liikennepaikkojen hoidon suhteen niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta aiheutuvia muutoksia sikäli, että Paukkajan pysäkki syyskuun 1 päivästä lukien muutettiin Uimaharjun aseman alaiseksi laiturivaihteeksi henkilöliikenteineen rajoitetulla lipunmyynnillä ja tavaraliikenteineen ilman rajoitusta;

että Kiviojan laiturivaihte marraskuun 1 päivästä lähtien muutettiin pysäkkiksi, jonka hoito uskottiin asemamestarille;

Liikenne.

että Uuraan aseman alainen seisake Uuraansalmi II niinikään marraskuun 1 päivästä alkaen muutettiin saman aseman alaiseksi laiturivaihteeksi henkilöliikenteineen rajoitetulla lipunmyynnillä ja tavaraliikenteineen ilman rajoitusta;

että Valkeakosken pysäkki tammikuun 1 päivästä 1939 lukien korotettiin viidennen luokan asemaksi; sekä

että Suoniemen laiturivaihde tammikuun 1 päivästä 1939 lähtien muutettiin pysäkiksi, jonka hoito uskottiin asemamestarille.

Valtionrautateiden autoliikenne. Liikenne, joka jakaantuu pääasiassa kahteen ryhmään, nim. tavarain kotiinkuljetukseen ja linjaliikenteeseen, oli vuoteen 1938 päästäessä kehittynyt jo niin laajaksi, että tavarain kotiinkuljetus oli järjestetty 25 eri liikennepaikalle ja linjaliikennettä, henkilöiden ja tavaroiden kuljetuslinjat yhteenlaskettuina, harjoitettiin 20 linjalla.

Vuosien kuluessa autoliikenteestä annetut määräykset koottiin yhdeksi julkaisuksi: „Valtionrautateiden autoliikenne”. Tässä julkaisussa luetellaan liikennepaikat, joilla rautateitse saapuneet kappaletavaralähetykset kuljetetaan vastaanottajien kotiin, ja mainitaan erikseen jokainen autolinja. Julkaisusta ilmenee myöskin kunkin autolinjan liikennepaikat ja liikennepaikkojen välimatkat sekä yksinkertaisten ja meno- ja paluulippujen hinnat ja kullakin autolinjalla matka-tavarasta kannettava maksu.

Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annetun liikennesäännön 82 §:ssä tarkoitettu, välittömästi rautatielaitoksen toimesta tapahtuva rautateitse saapuneen tavarankuljetus vastaanottajan kotiin ja rautateitse lähetettävän tavarankuljetus noutaminen kotoa asemalle järjestettiin kysymyksessä olevan toimintavuoden aikana Rovaniemellä ja Savonlinnassa toukokuun 1 päivästä lähtien.

Ammattimaista linja-autoliikennettä laajennettiin toukokuun 15 päivästä lähtien linjalla Kauliranta—Pello—Petäjäniemi sikäli, että liikenne ulotettiin Petäjäniemestä Lappeaan. Linjan osalla Pello—Petäjäniemi—Lappea liikennöitiin kuitenkin vain kesäkelin aikana.

Korvaamaan suunniteltuja uusia junavuoroja, jotka veturijunilla hoidettuina olisivat tulleet kannattamattomiksi, järjestettiin autoliikenne Kaulirannan ja Tornion välille. Sanottu liikenne aloitettiin kesäkuun 1 päivänä ja oli se käynnissä vuoden loppuun.

Voidakseen palvella liikennöitsijöitä ajan vaatimusten mukaisesti ryhtyi rautatielaitos elokuun 15 päivänä suorittamaan kiireellisen tavarankuljetuksia omistamallaan kuorma-autoilla Helsingistä Kotkaan ja päinvastoin sekä myös välillä oleville liikennepaikoille.

Sotkamon—Maanselän linjalla harjoitettiin puheenaolevana toimintavuonna henkilöliikennettä autolla kesäkuun 1 päivästä vuoden loppuun.

Henkilöliikenne Porvoon—Loviisan autolinjalla lakkautettiin toukokuun 14 päivänä, kun liikenne oli käynyt yksityisten autoliikennöitsijäin taholta siihen kohdistuneen kilpailun takia siinä määrin tappiota tuottavaksi, ettei rautatiehallitus katsonut sanotun liikenteen harjoittamisen enää olevan rautatien edun mukaista. Sen johdosta, että Toijalan—Valkeakosken rautatie avattiin myös henkilöliikenteelle lokakuun 1 päivänä, lakkautettiin autoliikenne linjalla Lempeälä—Valkeakoski—Ritvala syyskuun 30 päivänä. Liikenne Järvenpään—Mäntsälän—Orimattilan autolinjalla lakkautettiin joulukuun 31 päivänä, kun se, kuten

Porvoon—Loviisan linjallakin, oli käynyt tappiota tuottavaksi yksityisten auto-liikennöitsijäin taholta kohdistuneen kilpailun takia.

Autoyhdysliikenne. Vuonna 1932 tehtiin muutamien yksityisten autoliikennöitsijäin kanssa yhdysliikennesopimuksia eri linjoilla. Vuodesta vuoteen on tätä yhdysliikennettä kehitetty niin, että sopimuksiin sisältyvien linjojen lukumäärä oli vuonna 1938 96. Kaikkien yhdysliikennelinjojen aikataulut koottiin sekä laadittiin ja painatettiin yhdenmukaiseen muotoon.

Laivayhdysliikenne. Samanaikaisesti autoyhdysliikennesopimusten kanssa ryhdyttiin myöskin solmimaan erinäisten laivalinjojen kanssa yhdysliikennesopimuksia ja on liikennettä kehitetty sikäli, että vuonna 1938 oli laivayhdysliikennesopimuksiin sisältyvien laivalinjojen lukumäärä 7. Myös laivalinjojen aikataulut koottiin sekä laadittiin ja painatettiin yhdenmukaiseen muotoon.

Autoliikenneluvat. Yksityisten autoliikennöitsijäin anoessa lupaa saada harjoittaa ammattimaista autoliikennettä jollakin määrättyllä linjalla kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on lähettänyt useimmissa tapauksissa heidän anomuksensa rautatiehallitukselle lausunnon antamista varten. Näitä lausunnonle saapuneita liikennelupa-anomuksia käsiteltiin vuonna 1938 kaikkiaan 380 kappaletta.

Autoliikenneaikataulut. Ennenkuin linja-autoliikennöitsijäin liitto on antanut lausuntonsa ja asianomainen poliisilaitos hyväksynyt yksityisten autoliikennöitsijäin aikataulut, on ne linja-autoliikennöitsijäin liitosta lähetetty rautatiehallitukselle lausunnon antamista varten. Kysymyksessäolevana toimintavuonna oli näitä lausunnonle saapuneita aikatauluja kaikkiaan 1 285 kappaletta.

Tavarain puuttuminen ja liiketavarat. Sellaisia tiedusteluja, joiden johdosta tiedustelujaoston on täytynyt ryhtyä toimittamaan tutkimuksia, kertyi kysymyksessäolevan toimintavuoden aikana 966. Lisäys edelliseen vuoteen verraten oli varsin vähäinen, sillä vuonna 1937 oli tiedustelujen lukumäärä 942. Kuljetustapaan nähden oli havaittavissa, kuten edellisinäkin vuosina, että useimmat virheellisyudet tavarain käsittelyssä esiintyivät rahtitavarain kuljetuksissa. Muissa kuljetustavoissa virheellisyudet olivat aivan vähäiset. Huolimattomuusvirheet ja kiireessä aiheutunut puutteellinen tarkastus otettaessa tavaraa kuljetettavaksi ja luovutettaessa vastaanottajalle sekä siirtokuormauksessa tapahtuneet virheellisyudet ovat ilmeisesti olleet syynä tavarain harhaantumisille. Toimitettujen tutkimusten perusteella on kyetty selvittämään 75 % kaikista tavarain katoamisista eli saamaan selville syy, jonka takia tavara on joutunut harhateille.

Liiketavaroiden lukumäärä, joka puheenaolevana vuonna oli 454, on lisääntynyt edelliseen vuoteen verraten 47:llä. Määräasemille on 454:stä liiketavarasta toimitettu n. 50 %.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisista saapui tiedustelujaostolle puheenaolevan toimintavuoden aikana 2 574 ilmoitusta. Vahinkotapausten lukumäärä oli edellisenä vuonna 2 601.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralähetysten kuljetuksen viivästymisestä ynnä muista tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten johdosta toimitettiin tutkimuksia. Tällaisia ilmoituksia oli kysymyksessäolevana toimintavuonna 86.

Liikenne.

Korvausanomukset. Tavarahan katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä tavaralahetysten viivästyneestä kuljetuksesta y. m. tavarahan kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausanomuksia käsiteltiin vuoden 1938 aikana 613 kappaletta. Tavaroiden katoamisesta myönnettiin korvausta 46 662 mk 72 p ja vahingoittumisesta 122 008 mk 90 p sekä tavaralahetysten viivästyneestä kuljetuksesta 372 mk 50 p.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä puheenaolevana toimintavuonna neljä eri huutokauppaa, joihin määräysten mukaan asemilta lähetettiin erilaatuiset perimättömät ja löytötavarat myytäviksi. Myynti-eriä oli huutokaupoissa yhteensä 1 650. Tämän lisäksi myös asemat suorittivat mainitunlaisten tavarain myyntejä, lähettäen kustakin myynnistä tiedustelujaostolle eri tilin, ja kertyi tilejä vuoden kuluessa kaikkiaan 486 kappaletta.

Perimättömäin matkatavarain tarkkailua varten saapui tiedustelujaostolle eri asemilta toimintavuoden aikana 527 ilmoitusta.

Aikataulut. Toukokuun 22 päivänä 1937 voimaantullut aikataulu N:o 106 siihen tehtyine lisäyksineen oli edelleenkin voimassa seuraavin muutoksin: tammi-kuun 1 päivästä, jolloin ensimmäiset suuremmat veturit (P1.) otettiin säännölliseen liikenteeseen, lakkautettiin junat N:ot 51 ja 52 Helsingin ja Tampereen välillä ja näissä kulkeneet vaunut yhdistettiin P1 kuljettamiin juniin N:ot 65 ja 66. — Samasta päivästä juna N:o 336 (lähtö Turusta klo 19.50) peruutettiin Paimion ja Salon välillä ja sijaan asetettiin juna N:o 348 (lähtö Turusta klo 23.22) kulkuun myös Paimion ja Salon välille useiden paikkakuntalaisten uudistetusta anomuksesta. — Samoin junat N:ot 807 ja 808 asetettiin kulkuun myös Uimaharjusta Lieksaan, lähtien Joensuusta illalla klo 20.50 ja paluujunana seuraavana aamuna Joensuuhun. — Tammikuun 1 päivästä järjestettiin juna-kulku uudelleen rataosalla Pori—Virrat.

Hangon talviliikennettä varten ja Salpausselän maailmanmestaruushiihtokilpailuihin laadittiin erikoisaikataulut määrääjäksi.

Uuden aikataulun N:o 107 voimaantullessa toukokuun 15 päivänä asetettiin kulkuun uusi pikajunapari N:ot 41 ja 42 Helsingin ja Tampereen välille, lähtien Helsingistä klo 8.25 ja Tampereelta klo 15.05. Junat N:ot 61 ja 62 muutettiin pikajuniksi myöskin Tampereen ja Seinäjoen välillä, jolloin saatiin noin 3 tunnin aikavoitto matkustusajassa, lähtien Helsingistä klo 14.00 (11.15) ja saapuen Helsinkiin klo 14.45 (18.08). Aikaisemmin läpi vuoden lauantaisin ja sunnuntaisin kulkeneet lisäpikajunat N:ot 47 ja 48 voitiin talven ajaksi lakkauttaa. — Junat N:ot 357 ja 358 ulotettuun Mellilästä Turkuun saakka, jolloin saatiin suoranainen yhteys Turkuun Pohjanmaan pikajunasta ja monasti anottu iltapäiväjuna Turusta Loimaalle. — Juna N:o 514 lakkautettiin Vaasasta Seinäjoelle. — Tampereelta Poriin järjestettiin moottorivaunulla suoranainen yhteys uudesta pikajunasta N:o 41, junalisäyksenä vain rataosa Tyrvää—Nakkila. — Junat N:ot 463 ja 464 muutettiin veturijunista moottorijuniksi. — Oulun ja Iin välille asetettiin kulkuun junat N:ot 615 ja 616 moottorijunina, lähtien Oulusta klo 19.10. — Junat N:ot 851 ja 852 ulotettiin Elisenvaarasta Matkaselkään. Tällöin lyheni odotusaika Elisenvaarassa noin kahdella tunnilla. — Nurmeksien—Kontiomäen ja Kajaanin välille asetettiin kulkuun uudet junat N:ot 673—676, aluksi veturijunina, mutta sittemmin liikennöitiin uudella rata-autolla.

Myöhemmin tehtiin tähän aikatauluun vielä seuraavat muutokset: kesäkuun 20 päivästä alkaen asetettiin kulkuun arkipäivinä uusi n. k. työläisjuna Siurosta Tampereelle, kulkien Tampereelta Siuroon tavarajunana. — Syyskuun 1 päivänä avattiin liikenteelle rataosa Toijala—Valkeakoski, ensin kolmella moottorijunaparilla ja lokakuun 1 päivästä viidellä junaparilla. — Lokakuun 1 päivästä määrättiin junat N:ot 851 ja 852 kulkuun myös Matkaselästä Värtsilään. — Marraskuun 15 päivänä avattiin liikenteelle koko rataosa Pori—Haapamäki, jolloin asetettiin kulkuun kolme paria läpikulkevia henkilöjunia, näistä yksi moottorijunana, joka sitäpaitsi teki yhden kulkuvuoron Haapamäeltä Parkanoon ja takaisin. Joulukuun 1 päivästä asetettiin lisäksi yksi paikallisjunapari Helsingistä klo 22.20 Kauklahteen ja takaisin.

Liikenne.

VII. Tariffit.

Tariffisääntö- ja tavaraluokitustaulukko. Tammikuun 8 p:nä annettiin asetukset valtionrautateiden uudesta tariffisäännöstä ja tavaraluokitustaulukosta.

Tariffit.

Marraskuun 4 p:nä muutettiin valtionrautateiden tariffisäännöstä 8 p:nä tammik. 1938 annetun asetuksen 10, 16, 32, 37, 38, 41, 42 ja 48 §§:iä.

Sotilastariffi. Helmikuun 11 p:nä muutettiin sotilastariffista annetun asetuksen 6 ja 7 §§:iä.

Tulliasioimistojen tariffi. Helmikuun 15 p:nä vahvistettiin valtionrautateiden uusi tulliasioimistojen tariffi voimaan tulevaksi maaliskuun 1 p:stä 1938.

Rengasmatkat. Helmikuun 28 p:nä rautatiehallitus, kumoten kiertokirjeen N:o 4/532, 25/1 1937, julkaisi uudet määräykset valtionrautateiden rengasmatkalipuista.

Kansainvälinen rautatiekuljetussopimus. Lokakuun 21 p:nä annetulla lailla hyväksyttiin Roomassa 23 p:nä marrask. 1933 tehdyt kansainväliset sopimukset matkustajain ja matkatavarain sekä tavarain kuljetuksesta rautateitse ja määrättiin 25 p:nä marraskuuta annetulla asetuksella otettaviksi käytäntöön valtionrautateilla 1 p:stä joulukuuta 1938.

Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenne. Joulukuun 16 p:nä säädettiin asetus Turun sataman—Tukholman kautta tapahtuvasta Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteestä.

Pohjoismainen kiertomatkaliikenne. Toukokuun 6 p:nä rautatiehallitus, kumoten tariffiosaston johtajan kiertokirjeen N:o 2/159, 23/5 1933, antoi uudet määräykset pohjoismaisesta kiertomatkaliikenteestä.

Pohjoismaiden—Englannin välinen matkatavarayhdysliikenne. Kesäkuun 17 p:nä rautatiehallitus, kumoten kiertokirjeen N:o 19/3005, 25/11 1932, julkaisi uuden tariffin Pohjoismaiden—Englannin väliseen matkatavarayhdysliikenteeseen Göteborg—Tilbury/Harwichin kautta.

Rahti- y. m. alennuksia. Tammikuun 4 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Vuolukivi Oy:lle 10 %:n alennuksen sen raakamaasälvän kuljetusmaksuista, jonka mainittu toiminimi täysin vaunukuormin vuoden 1938 aikana lähettää Orivedeltä Tammisuolle.

Tariffit.

Tammikuun 4 p:nä rautatiehallitus myönsi Repola Wood Ltd. O/Y:lle vuodeksi 1938 10 %:n alennuksen niiden saharimojen ja sen rouheen kuljetusmaksuista, jotka mainittu toiminimi täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Joensuusta Pitkäranta O/Y:lle Pitkärantaan.

Tammikuun 4 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen sen selluloosarouheen kuljetusmaksuista, jonka Pielisen Metsätalous O. Y. v. 1938 aikana täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Ukkolasta Ensoon.

Tammikuun 4 p:nä rautatiehallitus myönsi edelleen vuodeksi 1938 25 %:n alennuksen sen soran kuljetusmaksuista, joka täysin vaunukuormin kuljetetaan Harjavallan sorakuopasta Poriin ja Mäntyluotoon huomioon ottaen, että kuljetusmaksut lasketaan todellisen välimatkan mukaan.

Tammikuun 4 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että vuoden 1938 aikana saa kolme vaunukuormaa käsittävät hevoslähetykset lähettää Tornioista Haaparantaan ylimääräisillä junilla 500 markan maksusta valtionrautateiden osuudelta.

Tammikuun 8 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sen soran kuljetusmaksut, jonka Oulu O. Y. täysin vaunukuormin kuljettaa Pikkaralan sorakuopasta Oulun asemalle, Nuottasaaren raiteille, Toppilaan ja Pateniemeen, on laskettava yleisen tariffin ja suoranaisen todellisen välimatkan mukaan. Rahditusetu oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Tammikuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka Oy H. Saastamoinen Ltd. täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Kuopiosta Valkeakoskelle. Alennus oli myönnetty vuodeksi 1938.

Tammikuun 8 p:nä rautatiehallitus määräsi, että Aug. Eklöf Ab:lle Helsinkiin lähetettävälle laatikkolaudoille myönnettyä rahtialennusta on sovellettava myös mainitun toiminimen vuoden 1938 aikana Hankoon ja Kotkaan umpivaunuissa tapahtuviin laatikkolautojen kuljetuksiin.

Tammikuun 10 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut Turun sokeritehdas Oy:n Turusta tai Turku-Itäiseltä lähettämästä sokerista on laskettava 3 luokan mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 helmikuun loppuun.

Tammikuun 13 p:nä rautatiehallitus päätti luovuttaa Vaasan kaupunginhallitukselle Vaskiluotoon rakennettaville raiteille tarvittavan soran, noin 1 200 m³, ilmaiseksi Alavuden sorakuopasta, edellyttäen, että kaupunki maksaa kuormaus- ja purkaukustannukset.

Samalla rautatiehallitus myönsi 25 %:n alennuksen mainitun soramäärän kuljetusmaksuista Alavudelta Vaskiluotoon.

Tammikuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi Pietarsaaren Höyrysaha O/Y:lle 10 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka mainittu toiminimi täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Valkeakoskelle ja Lievestuoreeseen. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Helmikuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Pietarsaaren Höyrysaha O/Y:lle 10 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka mainittu toiminimi täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahti-

vapaasti, lähettää Pietarsaaresta Ouluun ja Kajaaniin. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Tariffi.

Helmikuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Graniitinjalostajain Vientiliitto r. y:lle vuoden 1938 ajaksi 10 %:n alennuksen ulkomaille vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katu- ja kadunreunakivien kuljetusmaksuista ehdolla, että niitä kuljetetaan vähintään 9 000 kilon erissä vaunua kohden ja kuljetusmatka on vähintään 30 km tai että rahti lasketaan vähintään sanotulta painomäärältä ja kuljetusmatkalta. Alennus suoritetaan takaisinmaksuteitse ja on tätä koskevaan rautatiehallitukselle osoitettuun anomukseen liitettävä jäljennökset kuljetuskirjoista ja valtakirja takaisinmaksettavan erän nostamista ja kuittaamista varten siinä tapauksessa, että anoja rahtikirjojen mukaan ei ole rahtia suorittanut.

Helmikuun 25 p:nä rautatiehallitus myönsi niille American Scantic linjan laivoilla Helsingin tai Hangon satamiin saapuville kauttakulikutavaroille, jotka on laivattu Amerikassa ennen helmikuun loppua ja maaliskuun aikana 1938 lähetetään Rajajoen kautta Venäjälle sellaisen alennuksen, että kuljetusmaksut 1—5 luokkiin kuuluvista tavaroista saadaan laskea 5 luokan mukaan, mikäli tavarat lähetetään täysin vaunukuormin, siis vähintään 10 000 kilon erissä, tai kuljetusmaksut lasketaan sanotun painon mukaan. Muussa suhteessa noudatetaan mainitusta kuljetuksesta voimassa olevia määräyksiä.

Samoin rautatiehallitus on suostunut siihen, että milloin edellämainittujen kauttakulikutavaroiden kappaletavarylähetykset on koottu täysiksi vaunukuormiksi, saadaan niihin maaliskuun 1 päivästä 1938 lukien soveltaa vaunukuormatariffia. Tämä rahditusetu oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Helmikuun 28 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen niiden kuusi-paperipuiden ja sulfaattipuiden kuljetusmaksuista, jotka Kymin Osakeyhtiö täysin vaunukuormin lähettää Suolahden, Mäntyharjun, Haukivuoren, Otavan, Mikkelin ja Sukevan asemilta sekä Ränninmäen, Hillosensalmen ja Honkarannan laiturivaihteilta Kymintehtaalte, Voikkaan ja Kotkaan. Alennus oli voimassa maaliskuun 5 päivästä lukien vuoden 1938 loppuun.

Helmikuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut laatikkolaudoista, jotka Viipurin Saha Osakeyhtiö lähettää vaunukuormin Viipurista vientisatamiin, on umpivaunuissakin tapahtuvista kuljetuksista laskettava avovaunutariffin mukaan peitemaksu siihen lisättynä. Alennus oli voimassa 5/3 1938 lukien vuoden loppuun.

Helmikuun 28 p:nä rautatiehallitus myönsi Iisalmen Sahat Oy:lle sellaisen alennuksen Iisalimesta ja Peltosalimesta Etelä-Suomen satamiin täysin vaunukuormin kuljetettavan sahatun puutavaran kuljetusmaksuista, että yli 11 cm leveä tavara saadaan rahdittaa 9 luokan mukaan. Alennus oli voimassa maaliskuun 5 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Maaliskuun 2 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1938 50 %:n alennuksen auton kuljetusmaksusta sekä henkilö- että tavarajunissa, mutta ei pika-junissa, ehdolla, että lähettäjä esittää vähintään neljä toiseen luokkaan oikeutavaa lippua sille liikennepaikalle, jolle auto kuljetetaan junassa.

Tariffit.

Maaliskuun 4 p:nä rautatiehallitus määräsi, että vaunukuormin kuljetettavan irrallisen maissin kuljetusmaksut lasketaan katetuissa vaunuissakin lähettäessä avovaunun tariffin mukaan peitemaksu lisättynä. Rahtietu oli voimassa 10/3-38 lukien vuoden loppuun.

Maaliskuun 12 p:nä rautatiehallitus myönsi takaisinmaksuna suoritettavan 15 %:n alennuksen vientisatamiin kuljetettavain kovasimien kuljetusmaksuista, rautatiekuljetusmatkan ollessa vähintään 600 km. Alennus on myönnetty vuosiksi 1938 ja 1939.

Maaliskuun 12 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen sen sulfaattihakkeen (n. 10 000 m³) kuljetusmaksuista, jonka Iloniemen Saha O. Y. Riihivuoren Saha täysin vaunukuormin lähettää Suolahdesta Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle Valkeakoskelle ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus oli voimassa 18/3-38 lukien vuoden loppuun.

Maaliskuun 12 p:nä rautatiehallitus myönsi 75 %:n alennuksen Suomen Kirkon Sisälähetysseuran ja bipliaseurojen lähettämien raamattujen kuljetusmaksuista. Alennus, joka ei koske vähimpiä maksuja, on voimassa maaliskuun 18 p:stä 1938 lukien vuoden 1940 loppuun.

Maaliskuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi 20 %:n alennuksen sen kvartsiittihiekan kuljetusmaksuista, jonka Oy Silika Ab täysin vaunukuormin lähettää Siilinjärven ja Vuoksenniskan asemilta. Alennus oli voimassa maaliskuun 26 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Maaliskuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Kontiomäen asemalla asuville viran- ja toimenhaltijoille 75 %:n alennuksen Paakin laiturivaihteelta omaa tarvettaan varten tuottaman maidon tariffinmukaisista kuljetusmaksuista.

Maaliskuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen niiden puhtaiksi kuorittujen paperipuiden kuljetusmaksuista, jotka Karhula Osakeyhtiö täysin vaunukuormin kuljettaa tehtaalleen Karhulaan. Alennus oli voimassa maaliskuun 26 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Maaliskuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi vuosiksi 1939 ja 1940 täysin vaunukuormin kuljetettavain koivutukkien ja -pölkkyjen kuljetusmaksuista 10 %:n alennuksen kuljetusmatkan ollessa 450—600 km sekä 15 %:n alennuksen kuljetusmatkan ollessa yli 600 km.

Maaliskuun 30 p:nä rautatiehallitus määräsi, että huhtikuun 10 p:stä 1938 lukien vuoden loppuun pikatavarana kuljetettavien metsäpuutaimien kuljetusmaksut on laskettava luokan A mukaan.

Maaliskuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Akateemiselle Ilmasuojeluyhdistykselle helmikuun 1 päivään 1940 kestävästä metalliromukeräyksen aikana liikennepaikoilla ilmaisen varastoalueen 2 viikon ajaksi asianomaisen asemapäällikön osottamasta paikasta ja sikäli kuin liikennepaikoilla on mahdollista tällainen järjestäminen, sekä 50 %:n alennuksen kerätyn romun kuljetusmaksuista.

Huhtikuun 13 p:nä rautatiehallitus myönsi 20 %:n alennuksen kotiteollisuusvalmistetta olevien käyttämättömien veneiden kuljetusmaksuista. Alennus on voimassa toukokuun 1 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Huhtikuun 13 p:nä rautatiehallitus myönsi Joh. Parviaisen Tehtaat O. Y:lle sellaisen alennuksen 15/6—30/9 1938 välisenä aikana Varkauden, Savonlinnan ja Punkasalmen satamista Jyväskylään täysin vaunukuormin kuljetettavain faneerikoivujen kuljetusmaksuista, että kuljetusmaksut saa laskea luokan 10 mukaan.

Huhtikuun 13 p:nä rautatiehallitus myönsi Joh. Parviaisen Tehtaat O. Y:lle 10 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Jyväskylän satamasta Valkeakoskelle ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus oli voimassa toukokuun 1 päivästä 1938 vuoden loppuun.

Huhtikuun 19 p:nä rautatiehallitus määräsi, että toukokuun 1 päivästä 1938 vuoden 1939 loppuun rahditetaan puusta tai raudasta valmistetut yksinkertaiset työntökärryt, joissa on vain yksi, vailla laakereita oleva pyörä, myös hajalleen ottamattomina painon ja tavaraluokitustaulukossa karkeahkoille, hajalleen otetuille kuljetusneuvoille määrättyjen luokkien D IV 5 mukaan.

Toukokuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi vuoden 1938 loppuun voimassa olevan 10 %:n alennuksen niiden mäntypaperipuiden kuljetusmaksuista, jotka Sunila Osakeyhtiö täysin vaunukuormin kuljettaa rataosalta Haapamäki—Suolahti—Hankasalmi tehtaalleen Sunilassa.

Toukokuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi Viron Bensiini O/Y:lle Helsingistä sellaisen alennuksen Rajajoen kautta täysin vaunukuormin tuottaman bensiinin kuljetusmaksuista, että ne saadaan laskea luokan 3 mukaan kuljetusmatkan Rajajoelta ollessa vähintään 400 km ja luokan 2 mukaan kuljetusmatkan ollessa alle 400 km, ehdolla, että 5/5-38—5/5-39 välisenä aikana kuljetetun bensiinin kokonaismäärä on vähintään 1 000 000 k'loa. Alennus suoritetaan takaisinmaksuna.

Toukokuun 19 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että Akateemiselle Ilmasuojeluyhdistykselle romunkeräystä varten luovutettavat maksuttomat varastoalueet, jotka rautatiehallituksen kirjelmän N:o 856/1681, 30/3-38, mukaan oikeutettiin luovuttamaan 2 viikon ajaksi, voidaan asianomaisen asemapäällikön harkinnan mukaan luovuttaa aina lokakuun 1 päivään 1938 saakka.

Toukokuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen alennuksen niiden faneerikoivujen kuljetusmaksuista, jotka O. Y. Wilh. Schauman A. B. täysin vaunukuormin lähettää Uimaharjusta Joensuuhun, että kuljetusmaksut on laskettava luokan 10 mukaan. Alennus on voimassa vuoden 1938 loppuun.

Toukokuun 19 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut laatikkolaudoista, jotka Osakeyhtiö Rauma Wood Ltd täysin vaunukuormin lähettää Peipohjan kautta vientisatamiin, on umpivaunuissakin tapahtuvissa kuljetuksissa laskettava avovaunutariffin mukaan peitevuokra lisättynä. Alennus oli voimassa 25/5-38 lukien vuoden loppuun.

Toukokuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Kymin Osakeyhtiölle Kymintehalta ja Voikasta Hankoon täysin vaunukuormin kuljetettavan selluloosan kuljetusmaksuista 20 %:n alennuksen sekä samoilta liikennepaikoilta Hankoon täysin vaunukuormin kuljetettavalle paperille sellaisen alennuksen, että kuljetusmaksut lasketaan luokan 7 mukaan. Alennukset olivat voimassa 25/5—31/8 1938.

Tariffit.

Kesäkuun 2 p:nä rautatiehallitus määräsi, että veistettyjen parrujen kuljetusmaksut kesäkuun 10 p:stä 1938 lukien vuoden 1939 loppuun on laskettava samojen luokkien mukaan kuin sahattujenkin parrujen.

Kesäkuun 2 p:nä rautatiehallitus määräsi Hiomakiviosakeyhtiö Sammolle 20 %:n alennuksen Siilinjärveltä Voikkaan täysin vaunukuormin kuljetettavan kvartsihiekan kuljetusmaksuista sekä samoin 20 %:n alennuksen Voikasta Siilinjärvelle palautettavien kvartsihiekan kuljetukseen käytettyjen tyhjiä laatikoiden kuljetusmaksuista. Alennukset ovat voimassa kesäkuun 10 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Kesäkuun 7 p:nä rautatiehallitus myönsi Pitkäranta Oy:lle 15 %:n alennuksen Laatokan ranta-asemilta Pitkärantaan täysin vaunukuormin kuljetettavien sahan ja faneeritehtaan jätteiden sekä rouheen kuljetusmaksuista ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus oli voimassa 13 p:stä kesäkuuta 1938 lukien vuoden loppuun.

Kesäkuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomalmi O. Y:lle 10 %:n alennuksen Vihannista Helsinkiin täysin vaunukuormin kuljetettavan suomalaisin kuljetusmaksuista. Alennus oli voimassa kesäkuun 20 päivästä 1938 lukien vuoden loppuun.

Kesäkuun 27 p:nä rautatiehallitus myönsi Iloniemen Saha O. Y:lle 10 %:n alennuksen Jyväskylästä Valkeakoskelle täysin vaunukuormin kuljetettavan selluloosarouheen kuljetusmaksuista ehdolla, että kuljetuksessa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus oli voimassa 1 p:stä heinäkuuta 1938 vuoden loppuun.

Kesäkuun 30 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vientisatamiin täysin vaunukuormin kuljetettavalle sahatavaraalle myöntämää 10 %:n alennusta on sovellettava myös siihen sahatavaraan, jonka Niemisjärven Saha vuoden 1938 aikana täysin vaunukuormin lähettää Niemisjärveltä Turkuun Vientihöyläämö Oy:n kautta maasta vietäväksi. Alennus on voimassa 4 p:stä heinäkuuta 1938 lukien.

Heinäkuun 7 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen vientisatamiin kuljetettavalle ja 5 tai 10 tonnin vaunukuormaluokkien mukaan rahditettavalle kirjoitus-, paino-, silkki- ja voipaperille. Alennus oli voimassa 15 p:stä heinäkuuta 1938 vuoden loppuun.

Heinäkuun 7 p:nä rautatiehallitus määräsi, että Akateemisen Ilmasuojeluyhdistyksen lähettäessä romua varastopaikoilta tehtaille, joille kuljetuksille rautatiehallitus on myöntänyt 50 %:n alennuksen, saadaan, milloin lähetys käsittää yksinomaan peltiromua täyteen kuormatuissa avovaunuissa, kuljetusmaksut laskea luokan 10 ja tavarain todellisen painon mukaan, kuitenkin vähintään 7 500 kilolta 2-akselista ja 15 000 kilolta 4-akselista vaunua kohden. Alennus on voimassa heinäkuun 15 päivästä 1938 helmikuun 1 päivään 1940.

Heinäkuun 13 p:nä rautatiehallitus myönsi Savo-Karjalan Osuusteurastamolle sellaisen alennuksen maasta vietävän ja päällyksettömänä erikoisissa liivaunuissa kuljetettavan tuoreen lihan kuljetusmaksuista rataosalla Kuopio—Kontiomäki—Haaparanta, että kuljetusmaksut saadaan laskea 5-tonnin vaunukuormaluokan mukaan, jos lähetyksen paino on vähintään 3 000 kiloa, tai kun kuljetusmaksu lasketaan vähintään tältä painolta. Alennus on voimassa heinäkuun 20 p:stä 1938 vuoden 1940 loppuun.

Heinäkuun 15 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen alennuksen sen sementtiklinkkeri-nimisen puolivalmisteen kuljetusmaksuista, jonka Lojo Kalkverk Ab täysin vaunukuormin maasta vietäväksi lähettää Virkkalasta Tammisaareen, että kuljetusmaksut lasketaan luokan 10 mukaan. Alennus oli voimassa heinäkuun 18 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Elokuun 11 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen alennuksen niiden faneerikoivujen kuljetusmaksuista, jotka O. Y. Wilh. Schauman A. B. täysin vaunukuormin lähettää rataosalta Siikamäki—Jyväskylä Jyväskylään, että kuljetusmaksut on laskettava luokan 10 mukaan. Alennus on voimassa vuoden 1939 loppuun.

Elokuun 11 p:nä rautatiehallitus myönsi Osakeyhtiö Savolle 10 %:n alennuksen Kuopiosta Pankakoskelle täysin vaunukuormin kuljetettavan hakkeen kuljetusmaksuista ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus oli voimassa elokuun 15 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Elokuun 18 p:nä rautatiehallitus määräsi, että Suomen Selluloosayhdistyksen omistamat vaununpeitteet saa lähettää vientisatamista palautusmaksulla, riippumatta siitä, mille liikenteelle satamaliikennepaikka on avattu, myöskin muille selluloosaa lähettävälle liikennepaikoille kuin niille, joilta vaununpeitot ovat kuorman peitteenä saapuneet, sekä että peitteiden palautus saa tapahtua saapumisajasta riippumatta, huomioonottaen määräyksen, että palautettavia peitteitä kuljetettavaksi jätettäessä lähettäjän tulee esittää asianomaisen lähettyksen rahtikirja tai jäljennös siitä.

Elokuun 18 p:nä rautatiehallitus määräsi, että laatikoissa lähetettäviä puolukoita rautateitse vientisatamiin kuljetettaessa 2-akselisessa avovaunussa tai sellaisen puutteessa katetussa vaunussa, on vuoden 1938 aikana, lukien 25/8 1938, sovellettava 10 tonnin vaunukuormaluokan 8 lk. maksuja lähettyksen alimman määrän ollessa 5 tonnia tai kun kuljetusmaksu lasketaan vähintään sanotun painomäärän mukaan.

Syyskuun 6 p:nä rautatiehallitus myönsi kauppias K. J. Säipälle sellaisen alennuksen Aavasaksalta Rovaniemelle kuljetettavain tiilien kuljetusmaksuista, että kuljetusmaksut lasketaan luokkien D VI 9 mukaan. Alennus on voimassa syyskuun 9 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Syyskuun 17 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut sahausjäteistä, jotka Vartsalan Saha O. Y. täysin vaunukuormin lähettää Salon asemalta Alkoholiliikkeen laitoksille Rajamäelle, on syyskuun 22 päivästä 1938 lukien toistaiseksi laskettava luokan H₃ mukaan.

Lokakuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi Itä-Suomen Raakasokeritehdas O/Y:lle sellaisen alennuksen tehtaaltaan Antreasta Kotkaan Kotkan Sokeritehtaalalle kuljetettavan raakasokerin kuljetusmaksuista, että kuljetusmaksut lasketaan luokkien C III 4 mukaan. Alennus, joka on myönnetty ehdolla, että toiminimi kuljettaa koko raakasokerituotantonsa rautateitse, on voimassa lokakuun 15 p:stä 1938 vuoden 1939 helmikuun loppuun.

Lokakuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi 10 %:n alennuksen sen selluloosan kuljetusmaksuista, joka Oulusta ja sen pohjoispuolella olevilta asemilta 10 tonnin vaunukuormaluokkien mukaan rahditettavina lähettyksinä lähetetään maasta vietäväksi Kaskisten, Mäntyluodon, Rauman, Turun, Hangon, Helsingin, Kotkan ja Viipurin satamien kautta. Alennus on voimassa 1/1—10/6 1939.

luokan

Tariffit.

Lokakuun 17 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sahattujen lankkujen, lautojen ja soirojen kuljetusmaksuista vuoden 1938 ajaksi myönnettyä 10 %:n alennusta on 21/10 lukien sovellettava myös sahattujen särmäämättömien lankkujen ja lautojen samoin kuin pintalautojen, hylkylautojen ja hylkylankkujen kuljetuksiin, kun niitä lähetetään vähintään 10 tonnin vaunukuormaluokkien mukaan rahditettavina lähetyksinä.

Lokakuun 17 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksu laatikko-laudoista, jotka Oy Sörnäs Ab lähettää Jokelasta vientisatamiin, on umpivau-
nuissakin kuljetettaessa laskettava avovaunutariffin mukaan peitemaksu lisätynä. Alennus on voimassa lokakuun 24 päivästä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Lokakuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi Veitsiluoto Osakeyhtiölle 10 %:n alennuksen sen sahanjätteen kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Kevätniemen sahalta Lieksasta Ensoon ja Oulun Nuottasaareen, ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus on voimassa lokakuun 24 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Lokakuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Ilmapuolustusliitolle 50 %:n alennuksen ilmapuolustus- ja ilmailutyön hyväksi lahjoitetun viljan kuljetusmaksuista, kun sitä lähetetään keräyspaikoilta keskuspaikkoihin ja näistä Helsinkiin. Alennus oli voimassa lokakuun 24 p:stä 1938 vuoden loppuun.

Marraskuun 2 p:nä rautatiehallitus myönsi Kivi ja Malmi O/Y:lle 20 %:n alennuksen sen kvartsikiven kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Melalahden laiturivaihteelta ja Kiehimän asemalta Imatralle, Tainionkoskelle, Ensoon, Värtsilään, Turun satamaan ja Ouluun. Alennus on voimassa vuoden 1939 loppuun.

Marraskuun 2 p:nä rautatiehallitus myönsi Ab Kemi Oy:lle 10 %:n alennuksen sen polttohakkeen kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Kemin Pajusaaren raiteelta Oulu Oy:lle Oulun Nuottasaareen, ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus on voimassa marraskuun 5 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Marraskuun 16 p:nä rautatiehallitus määräsi, ettei Oy Alkoholiliike Ab:n lähetyksiin, jotka kuljetetaan liikkeen lukoilla suljetuissa vaunuissa, sovelleta tariffisäännön 36 §:n määräyksiä ehdolla, että vaunuihin voidaan kuormata muutakin tavaraa ja lukkojen avaimet sitä varten luovutetaan kuljetuksen ajaksi rautatien haltuun.

Marraskuun 16 p:nä rautatiehallitus määräsi, että paaleihin puristettu lastuvilla on vaunukuormin umpivaunuissakin kuljetettaessa rahditettava luokan 8 mukaan lisäksi perimällä peitemaksun. Alennus on voimassa vuoden 1939 aikana.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kaikenlaisten tiilien kuljetusmaksuista myönnetään 10 %:n alennus joulukuun aikana 1938 sekä tammi- ja helmikuun aikana 1939.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus, peruuttaen päätöksensä maalisk. 30 p:ltä 1938, myönsi vuosiksi 1939 ja 1940 täysin vaunukuormin kuljetettavain koivutukkien ja -pölkkyjen kuljetusmaksuista 10 %:n alennuksen kuljetusmatkan ollessa 300—500 km sekä 15 %:n alennuksen kuljetusmatkan ollessa yli 500 km.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi Keuruun Terva O. Y:lle vuodeksi 1939 sellaisen alennuksen niiden puuhiilien kuljetusmaksuista, jotka mainittu toiminimi paperisäkkeihin pakattuina umpivaunuissa lähettää maasta vieväksi, että kuljetusmaksut saa laskea avovaunutariffin mukaan kantamalla säädetyt peitemaksut.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi Kuopion Höyrymylly Oy Sammolle vuodeksi 1939 15 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka mainittu toiminimi täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Kuopiosta Ensoon, Kotkaan tai Ouluun.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi vuosiksi 1939 ja 1940 sellaisen alennuksen Tornion kautta maasta vietävän ja päälyksettömänä erikoisissa lihavaunuissa kuljetettavan tuoreen lihan kuljetusmaksuista, että kuljetusmaksut saa laskea 5 tonnin vaunukuormaluokan mukaan, jos lähetyksen paino on vähintään 3 000 kiloa tai kun kuljetusmaksu lasketaan vähintään tältä painolta.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi Kolho O/Y:lle vuodeksi 1939 20 %:n alennuksen niiden puuteosten kuljetusmaksuista, jotka mainittu toiminimi vähintään 10 tonnin vaunukuormaluokkien mukaan rahditettavina lähetysinä lähettää Kolhon asemalta maasta vieväksi johonkin vientisatamaan.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi A. Ahlström Oy:lle 10 %:n alennuksen sen sulfaattirouheen ja sahajauhon kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin ja irtolevyjä käyttäen, jotka saa palauttaa rahtivapaasti, lähettää Äyräpäästä Ensoon. Alennus on voimassa joulukuun 5 p:stä 1938 vuoden 1939 loppuun.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus määräsi, että avustuslähetykset, jotka Tampereen Vapaaseurakunta rahtitavarana lähettää Tampereen asemalta rajaseutujen köyhille, on rahditettava, ruokatavarat painosta riippumatta luokan 6 mukaan ja muut luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus määräsi, että avustuslähetykset, jotka Kotilieden Kummikerho rahtitavarana lähettää Helsingin asemalta rajaseudun köyhille, on rahditettava, ruokatavarat painosta riippumatta luokan 6 mukaan ja muut luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi vaateavustuslähetyksille, jotka Puolustusministeriön intendenttiosaston naisvirkailijat rahtitavarana lähettävät Helsingin asemalta Nuolijärven laiturivaihteelle, sellaisen alennuksen, että kuljetusmaksut on laskettava luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus määräsi, että avustuslähetykset, jotka Rajaseudun Ystävien Liitto ja sen alaosastot rahtitavarana lähettävät rajaseudun köyhille, on rahditettava, ruokatavarat painosta riippumatta luokan 6 mukaan ja muut luokkien C III 4 mukaan. Alennus on voimassa vuoden 1939 loppuun.

Joulukuun 1 p:nä rautatiehallitus myönsi vuoden 1939 loppuun voimassa olevan 25 %:n alennuksen sen soran kuljetusmaksuista, jonka Outokumpu Oy täysin vaunukuormin kuljettaa Harjavallan sorakuopasta Porin lähelle raken-

Tariffit. nettavan tehtaan raidetta varten huomioon ottaen, että kuljetusmaksut lasketaan todellisen välimatkan mukaan.

Joulukuun 1 p:nä rautatiehallitus myönsi niille avustuslähetyksille, jotka Viipurin ent. tyttökoululaiset rahtitavarana lähettävät Helsingistä Ukkolan pysäkille, sellaisen alennuksen, että kuljetusmaksut lasketaan ruokatavaroista painosta riippumatta luokan 6 mukaan ja muista luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun.

Joulukuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi edelleen vuodeksi 1939 25 %:n alennuksen kauppaedustajain matkatavarana kuljettamain tavaränäytteiden kuljetusmaksuista.

Joulukuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1939 50 %:n alennuksen niiden paperijätteiden kuljetusmaksuista, jotka Pelastusarmeijan Helsingissä ja Viipurissa sijaitsevat lajittelimot lähettävät vaunukuormaluokkien mukaan rahditettavina lähetyksinä maan paperitehtaille.

Joulukuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi Kupittaa Saviosakeyhtiölle vuodeksi 1939 10 %:n alennuksen sen kambrisen saven kuljetusmaksuista, jonka tämä vähintään 10 tonnin vaunukuormaluokan mukaan rahditettavina lähetyksinä lähettää Valkjärveltä, Korpiojalta tai Punnuksesta Turku-Itäiseen.

Joulukuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1939 sellaisen alennuksen vientisatamiin kuljetettaville sikarilaatikkolaudoille, että kuljetusmaksut lasketaan luokkien C III 3 mukaan.

Joulukuun 10 p:nä rautatiehallitus määräsi, että irrallista maissia kuljetettaessa vaunukuormin katetuissa vaunuissa, saa kuljetusmaksut edelleen vuoden 1939 aikana laskea avovaunutariffin mukaan peitemaksu lisättynä.

Joulukuun 12 p:nä rautatiehallitus määräsi, että avustuslähetykset, jotka Naisylioppilaiden Karjala-Seura ja Akateeminen Karjala-Seura rahtitavarana lähettävät Helsingin asemalta rajaseutujen köyhille ja heimopakolaisille, on rahditettava, ruokatavarat painosta riippumatta luokan 6 mukaan ja muut luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa vuoden 1938 loppuun saakka.

Joulukuun 15 p:nä rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen pakettimaksuista valtionrautateillä niille avustuspaketeille, jotka Jääkärinrouvain Yhdistys joulukuun aikana 1938 Helsingin asemalta lähettää jääkäri-invalideille.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Osakeyhtiö Savolle vuodeksi 1939 15 %:n alennuksen Kuopiosta Pankakoskelle täysin vaunukuormin kuljetettavan hakkeen kuljetusmaksuista ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi edelleen vuodeksi 1939 25 %:n alennuksen Harjavallan sorakuopasta Poriin ja Mäntyluotoon täysin vaunukuormin kuljetettavan soran kuljetusmaksuista huomioon ottaen, että kuljetusmaksut lasketaan todellisen välimatkan mukaan.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi toiminimi Oy Trustivapaa Bensiinille vuodeksi 1939 sellaisen alennuksen Rajajoen asemalta ja Herttoniemen öljysatamasta vaunukuormin lähetettävälle bensiinille, että kuljetusmaksut lasketaan luokkien III 3 mukaan, kun kuljetusmatka on vähintään 400 km ja luokkien II 2 mukaan, kun kuljetusmatka on alle 400 km. Alennus myönnetään ehdolla, että kuljetusten kokonaismäärä on vähintään 2 000 000 kiloa ja maksetaan se takaisinmaksuna.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Veljekset Åström Osakeyhtiölle edelleen vuodeksi 1939 25 %:n alennuksen Rajajoen kautta ja 20 %:n alennuksen Helsingin ja Turun satamien kautta maasta vietävän pohja- ja päällisnahan kuljetusmaksuista. Viimemainittu alennus maksetaan takaisinmaksuna.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Lahden Saha-Osakeyhtiölle vuodeksi 1939 10 %:n alennuksen Lahdesta Kotkaan, Ensoon ja Valkeakoskelle täysin vaunukuormin lähetettävän sahanrouheen kuljetusmaksuista ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Ompelukone Oy Husqvarna Symaskin'ille vuosiksi 1939 ja 1940 20 %:n alennuksen Tornion asemalta lähetettävien ompelu- ja kutomakoneiden kuljetusmaksuista ehdolla, että niitä lähetetään samalle liikennepaikalle vähintään 5 tonnin vaunukuormaluokan mukaan rahditettavina lähetyksinä ja että kuljetusmatka on vähintään 500 km tai että kuljetusmaksu lasketaan vähintään tältä matkalta.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi Ompelukone Oy Husqvarna olevien käyttämättömien veneiden kuljetusmaksuista myönnettyä 20 %:n alennusta on sovellettava myös niiden veneiden kuljetuksiin, jotka A. B. Gamla-karleby Båttvarv alennuksen voimassaoloaikana lähettää Ykspihlajan satamasta Turun satamaan.

Joulukuun 19 p:nä rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen pakettimaksuista valtionrautateillä niille avustuspaketeille, jotka Suomen Heimoturien Liitto ry:n Kannatusyhdistys ry joulukuussa 1938 lähettää Helsingin asemalta heimosoturi-invaliideille.

Joulukuun 22 p:nä rautatiehallitus myönsi W. Rosenlew & Co. A. B:lle vuodeksi 1939 sellaisen alennuksen niiden laatikkolautojen kuljetusmaksuista, jotka tämä katetuissa vaunuissa lähettää Porista Turkuun, Hankoon, Helsinkiin, Kotkaan ja Viipuriin, että kuljetusmaksut lasketaan avovaunun tariffin mukaan lisäämällä peitemaksu.

Joulukuun 22 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1939 10 %:n alennuksen niiden paperi- ja sulfaattipuiden kuljetusmaksuista, jotka Kymin Osakeyhtiö täysin vaunukuormin lähettää Suolahden, Mäntyharjun, Haukivuoren, Otavan, Mikkelin, Sukevan, Lapinlahden, Kiuruveden, Pyhäsalmen ja Iisalmen asemilta sekä Ränninmäen, Hillosensalmen, Honkarannan, Taipaleen, Nerkoon ja Peltosalmen laiturivaihteilta Kymintehtaalle, Voikkaan ja Kotkaan.

Tariffi.

Joulukuun 28 p:nä rautatiehallitus myönsi tariffiosaston johtajan kierto-kirjeessä N:o 1476/1936, 5/12-36, mainitut rahtitasoitukset (ei ventialennukset) entisin ehdoin voimassa olemaan myös talvikautena 1939.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Veitsiluoto Osakeyhtiölle 15 %:n alennuksen Kevätniemen sahalla Lieksasta Pitkärantaan lähetettävien sahanjät-teiden kuljetusmaksuista. Alennus on voimassa tammikuun 1 p:stä 1939 vuoden loppuun.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi H. Peura O. Y:lle 15 %:n alen-nuksen sen keitto- ja polttopurun kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Iisveden ja Pitkälahden asemilta Kotkaan, ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka palautetaan rahtivapaasti. Alennus on voimassa tammikuun 1 p:stä 1939 vuoden loppuun.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Tampereen Pellava- ja Rauta-teollisuus osakeyhtiölle vuodeksi 1939 10 %:n alennuksen niiden puhtaiksi kuo-rittujen paperipuiden kuljetusmaksuista, jotka mainittu yhtiö täysin vaunukuor-min lähettää Pieksämäen, Kantalan, Haukivuoren, Kalvitsan, Hiirolan, Mikkelin, Otavan, Mäntyharjun, Voikan, Korian, Metsäkylän, Lahden, Vesijärven, Nastol-an, Mankalan, Kausalan, Naarajärven, Paltasen, Venetmäen, Lamminmäen ja Pitkäläksen liikennepaikoilta tehtaillaan.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi A. Ahlström Osakeyhtiölle 10 %:n alennuksen kimprien kuljetusmaksuista, jotka toiminimi täysin vaunu-kuormin lähettää Pölläkkälän, Äyräpään ja Pihlavan asemilta Varkauden ase-malle. Alennus on voimassa tammikuun 1 p:stä 1939 vuoden loppuun.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Osakeyhtiö Savolle vuodeksi 1939 10 %:n alennuksen Kuopiosta Lievestuoreelle lähetettävän hakkeen kulje-tusmaksuista.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että Enso-Gutzeit O. Y:n omistamissa säiliövaunuissa vähintään 10 000 kg:n erissä kuljetettavan 25—30 prosenttisen kaustiksoodaliuoksen kuljetusmaksu lasketaan edelleenkin tammi-kuun 1 p:stä 1939 vuoden 1940 loppuun 8 tavaraluokan mukaan.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Pielisen Metsätalous O. Y:lle 15 %:n alennuksen sen sahanrouheen kuljetusmaksuista, jonka toiminimi täysin vaunukuormin lähettää Ukkolasta Ensoon, ehdolla, että kuljetuksissa käytetään irtolevyjä, jotka saa palauttaa rahtivapaasti. Alennus on voimassa vuoden 1939 aikana.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Helsingin Kaupunginlähetykselle oikeuden vuoden 1939 aikana lähettää Kivipätkän raiteelta Sörnäisten asemalla maan paperitehtaille enintään 24 vaunukuormaa paperijätteitä 50 %:n rahti-alennuksella.

Joulukuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1939 50 %:n alennuk-sen niiden tavaralähetysten kuljetusmaksuista, jotka Sokeain Keskusliitto lähet-tää jäsenjärjestöilleen tai yksityisille sokeille ja päinvastoin.

Samoin rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1939 50 %:n alennuksen niiden kirjalähetysten kuljetusmaksuista, jotka Sokeain Keskusliiton alainen Kirjoja Sokeille-niminen yhdistys lähettää yksityisille sokeille ja päinvastoin.

VIII. Henkilökunta.

Henkilökunnan luku vuonna 1938 sekä edellisen vuoden vastaava määrä *Henkilökunta*. näkyvät seuraavasta taulukosta:

	Vakinainen henkilökunta		Ylimääräinen henkilökunta		Työläisiä lukumäärin		Yhteensä	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937 ¹⁾	1938	1937
Keskushallinto	433	420	140	143	72	78	645	641
Linjahallinto	12 725	11 536	3 595	3 959	12 151	11 578	28 471	27 073
Siitä:								
Taloussasto	130	128	34	29	18	13	182	170
Rataosasto	1 189	1 150	23	40	4 939	4 769	6 151	5 959
Koneosasto, varikot	3 190	2 732	844	1 126	790	923	4 824	4 781
„ pääkonepajat	152	152	100	90	3 075	2 807	3 327	3 049
Varasto-osasto	110	109	208	86	2 307	2 074	2 625	2 269
Liikenneosasto	7 954	7 265	2 386	2 588	1 022	992	11 362	10 845
Yhteensä	13 158	11 956	3 735	4 102	12 223	11 656	29 116	27 714
Rautatierakennusosasto	37	37	184	220	1 875	2 701	2 096	2 958
Kaikkiaan	13 195	11 993	3 919	4 322	14 098	14 357	31 212	30 672

Viran- ja toimenhaltijain palkkaukset. Valtiovarainministeriön joulukuun 29 päivänä 1937 antamalla päätöksellä on annettu ohjeita valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista annetun lain täytäntöönpanosta 31 päivänä tammikuuta 1924 annetun asetuksen soveltamisesta.

Joulukuun 30 päivänä 1937 ja tammikuun 15 päivänä 1932 annetuilla asetuksilla on muutettu, edellisellä valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista 31 päivänä tammikuuta 1924 annetun asetuksen 9 § ja jälkimmäisellä saman asetuksen 16 §.

Joulukuun 9 päivänä 1938 annettiin laki valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista annetun lain muuttamisesta.

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö on tammikuun 21 päivänä 1938 oikeuttanut rautatiehallituksen niissä tapauksissa, joissa ylityön teettäminen osoittautuu tarpeelliseksi, suorittamaan veturimiehistöille siitä ylityöstä, jonka veturimiehet suorittavat kahdeksan tunnin työajasta annetun lain 3 §:n nojalla 192 tuntisen neliviikkoisen työajan lisäksi, sellaisen 50 %:lla korotetun tuntipalkan, joka saadaan jakamalla asianomaisen vuosiperuspalkka vuotuisella työtuntimäärällä eli 2 500:lla.

Ministeriön helmikuun 14 päivälle 1938 päivätyn kirjelmän mukaan voidaan sanottua ylityöpalkkaa suorittaa myös muille valtionrautateiden palveluksessa oleville, kuukausipalkkaa nauttiville toimihenkilöille.

Ylimääräisten työläisten palkkaus. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön kesäkuun 15 päivälle 1938 päivätyn kirjelmän mukaan saadaan varasto-osaston autonkuljettajille kesäkuun 1 päivästä 1938 lukien toistaiseksi suorittaa korvauksena viranteosta vieraalla paikkakunnalla päivä- ja yörahaa voimassa olevien määräysten mukaisesti.

1) Veräjän- ja laiturinvahdit y. m. siirretty työläisiin.

Henkilökunta.

Ministeriön heinäkuun 21 päivänä 1938 päivätyn kirjeen mukaan korotettiin ensimmäisen lääkäripiirin rautatielääkärin palkkio, joka aikaisemmin oli ollut 38 700 markkaa vuodessa, elokuun 1 päivästä 1938 lukien 48 000 markaksi vuodessa.

Rautatiehallitus on syyskuun 23 päivänä 1938 määrännyt, että työntekijä saa lomansaantiin nähden lukea hyväkseen seuraavat poissaolot, jotka lasketaan kuuluviksi työaikaan:

- 1) työstä poissaolo työsopimuslain mukaisen loman aikana;
- 2) muusta kuin tapaturmasta johtuvan sairauden aiheuttama poissaolo, joka kestää 3 kuukautta palvelleille enintään 7 ja yhden vuoden palvelleille enintään 14 työpäivää saman vuoden aikana ja joilta ajoilta palkka on määrätty maksettavaksi;
- 3) poissaolo työssä sattuneen tapaturman vuoksi, loukkaantuneen ollessa täydelleen työhön kykenemätön ja nauttiessa täyttä päivärahaa tapaturman johdosta;
- 4) se aika, jonka työntekijä tarvitsee siirtyessään työnjohdon suostumuksella rautatierakennukselta toiselle tai työpaikalta toiselle samalla rautatierakennuksella, edellisessä tapauksessa enintään 10 ja jälkimmäisessä enintään 4 päivää kerrallaan, ja
- 5) poissaolo työnjohdon hyväksymän pätevän syyn vuoksi, enintään 14 työpäivää vuodessa.

Matkakustannusten korvaus sekä päivä- ja yörahat. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön huhtikuun 19 päivänä 1938 päivätyn kirjelmän mukaan ovat kaikki rautatiehallituksen johtajat sekä rautatiehallituksen ratateknillisessä toimistossa palveleva yli-insinööri oikeutetut matkakustannusten korvaukseen ja päivärahaan nähden nauttimaan sanottua korvausta ja päivärahaa matkustusäännön ensimmäisen luokan mukaan.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kesäkuun 15 päivälle 1938 päivätyn kirjelmän mukaan saadaan ministeriön tammikuun 12 päivänä 1928 päivätyssä kirjelmässä N:o 203 luetelluille viran- ja toimenhaltijoille, ylimääräisille miehille ja työläisille virantoimituksesta ja työskentelystä asemapaikan ulkopuolella suorittaa korvausta kultakin päivältä, minkä sellainen virantoimitus on kestänyt, päivärahaa 20 markkaa ja kultakin yöltä, minkä viran- ja toimenhaltija on ollut asemapaikkansa ulkopuolella, 20 markkaa edellämainitussa kirjelmässä mainittujen määräysten mukaan.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti heinäkuun 6 päivänä 1938 päivätyssä kirjelmässään suostuneensa rautatiehallituksen esitykseen, että 4. varastojakson puutavarakirjanpitäjien vuosimatkarahat, jotka aikaisemmin olivat olleet 1. hoitopiirin puutavarakirjanpitäjän 4 500, 2. hoitopiirin 7 200, 3. hoitopiirin 4 500 ja 4. hoitopiirin 6 600 markkaa, muutetaan heinäkuun 1 päivästä 1938 lukien vastaavasti 8 100, 8 100, 6 600 ja 6 000 markaksi.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön marraskuun 30 päivälle 1938 päivätyn kirjeen mukaan saadaan rautatiehallituksen turvalaitejaoston opastinmestarina toimivalle ensimmäisen palkkausluokan ratamestarille hänen virka-

asioissa tekemistään matkoista suorittaa vuoden 1939 alusta samansuuruiset *Henkilökunta.* vuosimatkarahat kuin linjahallinnon opastinmestarille eli 4 800 markkaa vuodessa.

Eläkkeet. Rautatiehallitus on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön toukokuun 18 päivänä 1937 päivätyn kirjelmän perusteella, joka koskee eläkkeeseen oikeuttavassa valtion työssä olevien työntekijäin todellisiin työtuloihin työstä poissaolon takia arvioitavaa lisäystä työtulojen keskimäärää laskettaessa, heinäkuun 1 päivänä 1938 antanut lähemmät ohjeet työviikkojen luvun ja ansion merkitsemisestä työkirjaan.

Joulukuun 22 päivänä 1938 annetulla asetuksella muutettiin valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17 päivänä* kesäkuuta 1925 annetun asetuksen 1, 2, 3, 4, 5 ja 6 §, 1, 2, 3 ja 6 § sellaisina kuin ne ovat 6 päivänä toukokuuta 1927 annetussa asetuksessa.

Toukokuun 31 päivänä 1937 annettiin *kansaneläkelaki* ja 1 päivänä huhtikuuta 1938 sen toimeenpanoasetus. Rautatiehallitus julkaisi lokakuun 28 päivänä 1938 otteet näistä ja niiden yhteydessä kansaneläkelaitoksen antamia palkanpidätysohjeita sekä sosiaaliministeriön antamat ohjeet siitä, mitä julkis-oikeudellisia palvelussuhteita kansaneläkelaisissa säädetty palkanpidätys ei koske.

Marraskuun 11 päivänä 1938 antoi rautatiehallitus määräyksiä, jotka koskevat kansaneläkelain aiheuttamaa työntekijäin palkkalistojen muuttamista ja pidätettyjen eläkemaksujen tilitystä.

Rautatiehallitus määräsi joulukuun 16 päivänä 1938, että, vaikkakin pääkonepajojen ja puutavaraliikkeen vuoden 1939 tilivuosi alkoi jo joulukuun 21 päivänä 1938, kansaneläkelaisissa säädetty vakuutusmaksu oli pidätettävä vasta 1 päivästä tammikuuta 1939 lukien. Samalla rautatiehallitus määräsi, että tilapäiset halkotyöesimiehet ja tilapäiset halkotarhavahdit, jotka eivät ole julkis-oikeudellisissa toimissa, on katsottava työsopimuksen nojalla palveleviksi.

Kapinan johdosta tuomittujen armahtaminen. Kesäkuun 16 päivänä 1938 annettiin laki eräiden vuoden 1918 kapinan johdosta tuomittujen armahtamisesta annetun lain muuttamisesta sekä asetus eräiden vuoden 1918 kapinan johdosta tuomittujen armahtamisesta annetun lain muuttamisesta annetun lain täytäntöönpanosta.

Rautatiehallitus on lokakuun 7 päivänä 1938 tammikuun tilitodisteihin liitettävien *perhelisien tarkistamista varten tarvittavien papin- ja siviilirekisteritodistusten* hankkimisesta antanut seuraavat määräykset:

Kirkkoherranvirastoista ja rekisteriviranomaisilta ei tilata eri todistusta kustakin perhelisään oikeutetusta viran- ja toimenhaltijasta, vaan palkantilaajat laativat perhelisään oikeutetuista luettelot seurakunnittain tai siviilirekisterittäin, ollen viran- ja toimenhaltijat merkittävä luetteloihin siinä järjestyksessä kuin he ovat palkkalistoissa. Jokaisen nimen eteen kirjoitetaan asianomaisen virka tai toimi, sukunimi kirjoitetaan ensin ja sen jälkeen kaikki ristimänimet täydellisinä ja jokaisen kohdalle merkitään kaikkien 16 vuotta nuorempien lasten kaikki ristimänimet täydellisinä sekä syntymäajat.

Henkilökunta.

Luettelot lähetetään asianomaisten seurakuntien kirkkoherranvirastoihin tai siviilirekisteriviranomaisille, joita pyydetään luettelot tarkistamaan ja tarpeen vaatiessa korjaamaan ja täydentämään sekä virallisesti oikeiksi todistettuina palauttamaan lähettäjälle, joka sitten toimittaa luettelot viimeistään helmikuun 10 päivään mennessä asianomaisille: tilitoimistolle, jaksonkamreereille ja rautatie-rakennusosaston kamreerille.

Koska puheenaolevien luetteloiden laatiminen linjalla palvelevasta henkilökunnasta tuottaisi varikko- ja liikennejaksojen päälliköiden konttoreille suuria vaikeuksia, tulee varikkojaksoissa varikonesimiesten ja liikennejaksoissa asemapäälliköiden ja pysäkinhoitajien laatia luettelot alaisistaan viran- ja toimenhaltijoista sekä hankkia niihin kirkkoherranvirastojen tai rekisteriviranomaisten vahvistukset sekä aikanaan lähettää ne näin täydennettyinä jaksojensa päälliköille.

Uuden, luetteloon lisättävän lapsen syntymää osoittava todistus on perhe-lisää saavan itse hankittava omalla kustannuksellaan.

Erinäisten rautatiehallituksen alaisten virkojen liittäminen Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassaan. Joulukuun 9 päivänä 1938 tekemällään päätöksellä valtiovarainministeriö julisti rautatiehallituksen hallinto-, talous- ja liikenneosastojen johtajien sekä pääkirjanpitäjän virkojen haltijat osallisiksi sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassaan.

Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan johtokunta ilmoitti joulukuun 28 päivälle 1938 päivätyssä kirjelmässään, että rautatiehallituksen hallinto-, talous- ja liikenneosaston johtajien virat oli määrätty kuulumaan mainitun leski- ja orpokassan ensimmäiseen ja pääkirjanpitäjän virka neljänn-teen eläkeluokkaan.

Saira- ja terveydenhoito. Vuoden 1938 kuluessa rautatieläisten keskuudessa ei ole esiintynyt mainittavampia kulkutauteja. Sairaustapauksia on vuoden kuluessa ollut 28 397, joista on johtunut sairaskäyntejä lääkärien luona 49 792 ja lääkärien käyntejä potilaiden luona 1982. Huomattavimman osan sairaustapauksista muodostavat sydän- ja hermotaudit, jotka epäilemättä ovat yhteydessä sen erikoista tarkkuutta ja huolta vaativan työn kanssa, minkä rautatieläiset suorittavat. Tämä vaatii, että terveydelliset olot sekä työmailla että asunnoissa täytyy saada sille kannalle, että ne osaltaan eivät lisäisi sairastumisedellytyksiä. Senpä takia juuri tähän tauteja ehkäisevään terveysolojen parantamiseen onkin kiinnitettävä mitä tarkinta huomiota asunnoissa, työpaikoissa, lepohuoneissa y. m. Näistä toimenpiteistä johtuvat lisämenot varmaankin korvautuvat niiden kautta vähentyvistä sairasmenoista. Vuoden 1938 loppupuolella onkin sairaan- ja terveydenhoitoalalla erikoisesti kiinnitetty huomiota terveydenhoitoon. Niinpä tähän työhön on kiinnitetty vakinainen tarkastava terveys-sisar, joka on ollut toimessa puolen vuoden ajan. Työ on toistaiseksi suurimaksi osaksi ollut epäkohtien toteamista, mutta on jo saatu erinäisiä parannuksia toteutetuksikin ja suuntaviivoja tulevaa työn jatkamista varten on laadittu.

Ammattiopetus. Ammattiopetuksen järjestelyyn on kertomusvuonna aiheut-tanut huomattavan muutoksen rautatiehallituksen kesäkuun 6 päivälle päivätyllä kirjelmällä annettu määräys vaihdemiesoppikurssien ja alempien liikenneoppi-

kurssien yhdistämisestä. Viimeksimainittujen n. s. konduktöörikurssien opetus-*Henkilökunta.* suunnitelmaan sisältyvää rata- ja turvalaiteopin tuntimäärää oli tämän johdosta heti syyslukukaudella uusien kurssien alkaessa lisättävä niin paljon, että se vastaa poistetuilla vaihdemiesoppikursseilla annettua sanotun aineen opetus-aikaa. Tämän muutoksen jälkeen suoritettava ylempi pätevyystutkinto tuottaa näin ollen myöskin ylemmän vaihdemiespätevyyden ja on se siis nyt yleisenä vaatimuksena liikenneosaston virkoihin ja toimiin vahtimestarin toimesta aina järjestelymestarin virkaan saakka.

Muu ammattiopetustoiminta on tapahtunut aikaisempien määräysten mukaisesti, mutta koulutettavan henkilökunnan määrä on selontekovuonnakin lisääntynyt. Niinpä säännöllisillä liikenneosaston ylemmillä oppikursseilla Helsingissä on ollut luokkia enemmän kuin lähinnä edellisinä vuosina ja eräiden linjahallinnossakin pidettyjen kurssien ja niiden osanottajien luku on ollut suurempi kuin aikaisemmin.

Kevätlukukaudella päättyneiden kurssien jälkeen pidetyssä yleisessä liikennevirkatutkinnossa tosin vielä oli harjoittelijoita suunnilleen sama määrä kuin vuotta aikaisemmin eli yhteensä 63 osanottajaa, nimittäin 60 liikenneosaston virkamiesharjoittelijaa, 2 tariffiosaston ylimääräistä konttoriapulaista ja 1 Rautaman rautatien virkamies, jotka kaikki, eräät uusintakuulustelujen jälkeen, ovat tulleet hyväksytyiksi. Sensijaan ilmoitettiin alustaville liikenneoppikursseille samana keväänä jo 103 uutta oppilasta. Näistä erosi sittemmin 6 joko omasta tahdostaan tahi tultuaan loppututkinnossa kahdesti hylätyiksi, joten syksyllä alkaneilla uusilla ylemmillä liikenneoppikursseilla oli kertomusvuoden päättyessä 97 osanottajaa.

Ylemmän pätevyystutkinnon suoritti vanhojen määräysten mukaan keväällä 72 ja syksyllä, jolloin edellämainitusta muutetusta opetussuunnitelmasta johtuneet uudet tutkintovaatimukset jo olivat voimassa, 38 asema- ja junamiestä.

Veturinkuljettajaoppikursseilla oli kevätlukukaudella 42 ja syyslukukaudella 74 veturimiestä, joista vuoden loppuun mennessä muut, paitsi 2 ehtoja saanutta, siis yhteensä 114 miestä, ovat suorittaneet säädetyn veturinkuljettajatutkinnon.

Ohjesäännön määräämään hallinto- ja talousosastojen virkatutkintoon valmistamista tarkoittavat luentokurssit järjestettiin niinikään kevätlukukauden kuluessa. Siihen osallistui alunperin 40 keskushallinnon ja 2 linjahallinnon eri toimistoissa palvelevaa konttoriapulaista, joista kuitenkin vain 30 seurasi opetusta kurssin loppuun saakka ja suoritti tutkintonsa. Hyväksytyistä kuului 2 hallinto-, 7 talous-, 3 liikenne-, 17 tariffi- ja 1 rautatierakennusosastoon.

Linjahallinnossa järjestetystä opetustoiminnasta mainittakoon, että lentäinteknikkojen täydennyskoulutusta varten toimeenpantiin kertomusvuoden toukokuussa Riihimäellä sikäläisen lentätinkonepajan päällikön valvonnan alaisena kahdet luentokurssit, joihin osallistui rautateiden vakinainen lentätinteknikkokunta melkein kokonaan.

Veturinlämmittäjäpuutteen poistamiseksi järjestettiin vielä syyslukukauden lopulla Pasilan, Riihimäen, Viipurin, Tampereen, Oulun ja Pieksämäen varikoille 6-viikkoisia lämmittäjäoppikursseja, joihin yhteensä osallistui lähes 150 ylimääräistä veturimiestä.

Henkilökunta.

Kaikissa liikennejaksoissa on selontekovuonnakin toimeenpantu alempia pätevyystutkintoja asemamiesalokkaille entiseen tapaan ilman erityisiä tähän tutkintoon valmistavia oppikursseja.

Psykoteknillinen laboratorio. Laboratoriossa suoritettava soveltuvaisuustutkimus on vuoden 1938 kuluessa kohdistunut edelleen yksinomaan konepajakouluihin pyrkiviin, joista valitaan veturinlämmittäjä- ja ammattioppilaat. Vuoden kuluessa on oppilasvalinnat suoritettu kaikissa muissa paitsi Turun konepajassa. Pyrkijöistä on laboratorio tutkinut yhteensä 273 ja antanut heistä lausuntonsa.

Tutkimuksessa on edelleen vaihtelevin rinnakkaismuodoin käytetty monen vuoden aikana tarkasti standardisoituja testejä, joiden tulokset on painotettu laajan kokemuksen ja prognoosiarvo-kontrollin nojalla. Samalla on kuitenkin tehty suunnitelma konepajaoppilaiden valintamenetelmien osittaiseksi uudistamiseksi ottaen huomioon viime aikojen psykologisen tutkimuksen saavutukset ja ulkomailla tehdyt kokemukset. Laboratorion johtaja on rautatiehallituksen myöntämällä matka-apurahalla ollut syys- ja lokakuun aikana perehtymässä Saksassa ja Ruotsissa käytettäviin uusimpiin menetelmiin. Vuoden aikana suunnitellut valintakokeiden muutokset otetaan käytäntöön vuoden 1939 alusta alkaen.

Laboratorion kojeistoa on täydennetty kahdella tärkeällä kojeella. Ruotsin valtionrautateiltä on saatu lahjana reaktioapparaatti ja Helsingin konepajassa on teetetty lajitteluapparaatti.

Vuoden kuluessa on pantu alulle laajempi työ viimeisten kymmenen vuoden aikana saatujen koetulosten tilastolliseksi käsittelemiseksi ja korrelaatioiden laskemiseksi.

Laboratorioon sijoitettu alaa koskeva kirjallisuus on poistettu oppikurssien ja rautatiehallituksen yleisen kirjaston luetteloista ja siitä on laadittu uusi luettelo, jonka mukaan laboratorion kirjastossa on 81 nidettä ynnä huomattava määrä aikakauskirjojen vuosikertoja, joista merkittävin on 36 osaa käsittävä „Zeitschrift für angewandte Psychologie”. Näiden lisäksi on vuoden aikana hankittu kirjastoon 33 uutta nidettä. Laboratorioon tulee säännöllisesti 3 saksalaista, 1 englantilainen ja 1 amerikkalainen aikakauskirja.

Laboratorio on edelleen englantilaisen „National Institute of Industrial Psychology”in jäsen.

IX. Tapaturmat.

Tapaturmat.

Tapaturmien luku, laatu ja seuraukset. Kertomusvuoden aikana sattui rautateiden tasoylikäytävillä 65 yhteentörmäystä junien ja ajoneuvojen välillä, kaksi yhteenajoa rata-auton ja auton välillä sekä 14 jalankulkijan tai polkupyöräilijän yliajoa. Näissä onnettomuustapauksissa kuoli 23, loukkaantui pahoin 18 ja lievästi 48 henkilöä sekä sai surmansa 5 valjastettua hevosta. Puomien rikki-ajoja sattui kaikkiaan 10. Sen lisäksi jäi ylikäytävillä 2 lehmää junan alle.

Kiskojen, akselien ja pyörärenkaiden katkeamiset. Katkeamisen tai pahasti vioittumisen takia vaihdettiin v. 1938 kaikkiaan 261 kpl ratakiskoja, joista 10 kpl oli 43.567 kg/m, 71 kpl 30 kg/m, 17 kpl 25 kg/m ja 163 kpl 22.343 kg/m kiskoja.

X. Taloudellinen tila.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1937 lopussa 5 758 585 496 mk *Taloudellinen tila.
Pääoma-arvo.*

Tähän on vuonna 1938 tullut lisää:

Uudisrakennusten ja eräiden uusien rato-		
osien arvo	84 423 340 mk	
Uuden liikkuvan kaluston arvo	61 054 658 ..	
Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökcalustoa lukuunottamatta)	5 466 584 „	150 944 582 mk
		<hr/> 5 909 530 078 mk

Tästä on vuonna 1938 vähentynyt:

Vuoden kuluessa poistettu:		
Kiinteistöjen arvosta	6 534 570 mk	
Liikkuvan kaluston arvosta	4 170 994 „	
Työkoneiden arvosta	433 348 „	
Vuoden kuluessa kuoletettu:		
Kiinteistöjen arvosta	48 191 300 „	
Liikkuvan kaluston arvosta	26 679 000 „	
Työkoneiden arvosta	3 221 300 „	89 230 512 mk

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1938 päätyessä 5 820 299 566 mk

Tähän on lisättävä uusien rautatierakennusten kiinteistöarvot, yhteensä 501 590 079 „

Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1938 lopussa ¹⁾ 6 321 889 645 mk

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 4 659 395 467 mk, liikkuvan kaluston 1 118 574 992 mk ja työkoneiden osalle 42 329 107 mk eli pro-senteissa 80,1, 19,2 ja 0,7 %.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden tuloutetut tulot, s. o. niille maksettaviksi lasketut määrät nousivat vuonna 1938 1 123 853 950 markkaan. Tästä on vähennettävä suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 10 508 965 mk, joten kertomusvuoden lopulliseksi tuloiksi jää 1 113 344 985 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 1 066 028 951 mk, ovat tulot lisääntyneet 47 316 034 markalla. *Tulot.*

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökcalustoa, jonka arvo oli kertomusvuonna 65 095 387 mk.

Tulot.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuivat vuosina 1938—1936 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1938		Vuonna 1937	Vuonna 1936	Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1938 vuoteen 1937 verrattuna	
	Mk	%	Mk	Mk	Mk	%
Henkilöliikenteen tulot ..	297 874 933	26.76	266 932 962	235 257 463	30 941 971	11.59
Tavaraliikenteen tulot ..	750 211 311	67.38	735 231 852	635 565 019	14 979 459	2.04
Muut liikennetulot	10 044 989	0.90	10 880 403	9 667 552	— 835 414	—7.68
Lennätintulot	487 757	0.04	467 303	420 725	20 454	4.38
Autoliikennetulot	8 661 689	0.78	6 868 969	4 687 917	1 792 720	26.10
Korvaus postinkuljetuk- sesta	17 150 000	1.54	16 000 000	16 000 000	1 150 000	7.19
Sekalaiset tulot	28 914 306	2.60	29 647 462	24 309 015	— 733 156	—2.47
Yhteensä	1 113 344 985	100.00	1 066 028 951	925 907 691	47 316 034	4.44

Valtionrautateiden menot.

Menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1938 923 093 812 mk, oltuaan edellisenä vuonna 817 781 836 mk ja osoittivat siten 105 311 976 markan eli 12.88 %:n lisäystä.

Menoprosentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde, oli vuonna 1938 82.91; vuonna 1937 se oli 76.71 ja vuonna 1936 81.49.

Rautatiehallituksen menot olivat 25 293 525 mk ja linjahallinnon menot 897 800 287 eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 2.74 ja 97.26 %.

Menojen jakautuminen eri menomomenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1938	
	v. 1938	v. 1937	Mk	%
<i>Rautatiehallitus.</i>				
Palkkaukset	16 408 595	15 011 742	1 396 853	9.31
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	3 490 621	3 118 378	372 243	11.94
Viransijaisten palkkiot	187 482	186 901	581	0.31
Matkakustannukset	303 679	287 757	15 922	5.53
Matka-apurahat rautatieopintoja varten	59 000	58 000	1 000	1.72
Vakinaiset eläkkeet	963 063	932 077	30 986	3.32
Ylimääräiset eläkkeet	56 348	55 002	1 346	2.45
Apuraha eläkelaitokselle	61 702	61 096	606	0.99
Ammattiopetus	265 671	256 660	9 011	3.51
Tarverahat	740 104	674 287	65 817	9.76
Käyttövarat	17 754	15 470	2 284	14.76
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito ..	749 011	623 173	125 838	20.19
Painatuskustannukset	253 389	356 726	—103 337	—28.97
Sekalaiset menot	1 433 106	1 569 689	—136 583	— 8.70
Kuoletukset	304 000	339 000	— 35 000	—10.32
Rautatiehallitus yhteensä	25 293 525	23 545 958	1 747 567	7.42
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttö- menot.</i>				
<i>Henkilömenot.</i>				
Palkkaukset	313 927 167	274 837 661	39 089 506	14.22
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot	45 635 860	56 484 581	—10 848 721	—19.21
Viransijaisten palkkiot	20 518 933	18 679 341	1 839 592	9.85

Menot.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1938	
	v. 1938	v. 1937	Mk	%
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä	10 422 105	10 401 267	20 838	0.20
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista	1 297 470	1 205 932	91 538	7.59
Vakinaiset eläkkeet	28 946 586	28 070 000	876 586	3.12
Ylimääräiset eläkkeet	1 839 997	1 879 412	— 39 415	— 2.10
Apuraha eläkelaitokselle	3 585 270	3 398 768	186 502	5.49
Tapaturmakorvaukset	2 826 217	2 181 175	645 042	29.57
Muut huoltotoimenpiteet	401 383	396 752	4 631	1.17
Kalusto ja käyttöaineet.				
Käyttökaluksen täydentäminen, kunnossapito ja tarkastuskustannukset	3 986 286	3 129 016	857 270	27.40
Konttoritarpeet	408 785	365 255	43 530	11.92
Polttoaineet	161 238 594	121 574 020	39 664 574	32.63
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta ..	19 595 687	17 930 029	1 665 658	9.29
Rata ja rakennukset.				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	77 996 462	66 284 202	11 712 260	17.67
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	4 051 620	3 799 152	252 468	6.65
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	2 218 816	1 849 163	369 653	19.99
Lumen ja jään poistaminen	6 487 649	5 595 141	892 508	15.95
Liikkuva kalusto.				
Liikkuvan kaluston, työkoneiden ja koneellisten laitteiden kunnossapito	100 879 297	89 442 073	11 437 224	12.79
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä ..	73 195	172 586	— 99 391	— 57.59
Muut asiamenot.				
Painatuskustannukset	3 444 631	2 495 093	949 538	38.06
Vahingonkorvaukset	584 283	837 540	— 253 257	— 30.24
Verot	362 954	360 874	2 080	0.58
Postilaitokselle postin kuljetuksesta suoritettava korvaus	1 000 000	1 000 000	—	—
Sekalaiset menot	599 328	555 331	43 997	7.92
Kuolelutukset	75 125 000	74 071 000	1 054 000	1.42
Liikepääoman korko	10 346 712	7 240 514	3 106 198	42.90
Linjahallinto yhteensä	897 800 287	794 235 878	103 564 409	13.04
Kaikkiaan	923 093 812	817 781 836	105 311 976	12.88

Rahallinen tulos.

Rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä osoittaa vähennystä edelliseen vuoteen verrattuna. Tulot, jotka vuonna 1937 nousivat 1 066.0 milj. markkaan, olivat kertomusvuonna 1 113.3 milj. mk, lisääntyen siis 4.44 %. Menot, s. o. vuotuiset hallinto-, kunnossapito- ja käyttökustannukset, lisääntyivät 817.8 milj. markasta 923.1 milj. markkaan eli 12.88 %. Tulos osoittaa ylijäämää 190.3 milj. mk; vuonna 1937 ylijäämä oli 248.2 milj. mk.

Rahallinen
tulos.

Rahallinen
tulos.

Täsmällisin luvuin esitettyinä puheenaolleet rahallisten tulosten vaihtelut käyvät ilmi seuraavasta yhdistelmästä:

	Vuonna 1938	Vuonna 1937	Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1938	
	Mk	Mk	Mk	%
Tulot	1 113 344 985: 40	1 066 028 951: 30	47 316 034: 10	4.44
Menot	923 093 811: 70	817 781 836: 15	105 311 975: 55	12.88
Ylijäämä	190 251 173: 70	248 247 115: 15	—57 995 941: 45	—23.36

Helsingissä, rautatiehallituksessa, 26 päivänä toukokuuta 1939.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

